

Bygga bort problemen?

- Kan förtätning öka den sociala hållbarheten i miljonprogramsområden?



Building to Erase Problems?

- Can densification increase the social sustainability in residential areas built during the Million programme?

Rebecka Gullstrand

Bygga bort problemen : kan förtätning öka den sociala hållbarheten i miljonprogramsområden?

Building to erase problems : Can densification increase the social sustainability in residential areas built during the Million programme?

Rebecka Gullstrand

Handledare: Eva Gustavsson, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp

Examinator: Måns Norlin, , Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2013

Omslagsbild: Rinkeby mot nordost. Foto: Holger.Ellgaard, från Wikimedia commons [online] tillgänglig via: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rinkeby_mot_nordost_1988.jpg , [2013–05–27], licensierad som offentligt material.

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Nyckelord: Social hållbarhet, stadsplanering, stadsstruktur, förtätning, segregation, miljonprogram, Rosengård

Sveriges lantbruksuniversitet

Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU Alnarp

SAMMANDRAG

Social hållbarhet har blivit ett alltmer omdiskuterat begrepp inom stadsplanering och bostadspolitik. Av de olika hållbarhetsaspekterna är det kanske den som är svårast att mäta och definiera, och det finns fortfarande förhållandevis lite forskning som på ett heltäckande sätt undersökt kopplingarna mellan den byggda miljöns fysiska struktur och människors sociala välmående. Trots brist på konsensus och raka, tydliga fakta, finns starka åsikter om hur en socialt hållbar stad ser ut. Denna uppsats studerar argument i den debatt som förts alltsedan industrialiseringen, av forskare, stadsplanerare och arkitekter. Det är dels en generell genomgång av inlägg i den allmänna debatten, men särskilt fokus läggs också på diskussionen kring efterkrigstidens höghusområden, i Sverige ofta kallade miljonprogramsområden.

Arbetet består av en litteraturstudie med efterföljande diskussion och reflektion. Först ges en allmän bild av hur den moderna staden beskrivs i litteraturen, samt de problem som återkommande tas upp i dessa beskrivningar. Uppsatsen söker vidare en definition på vad social hållbarhet kan innebära i en urban kontext, samt de kopplingar som, i stadsplaneringsdebatt och forskning, görs mellan den sociala hållbarheten och stadens fysiska form. Det konstateras att den stadsstruktur som främst verkar förespråkas idag är den täta och funktionsblandade kvartersstaden av traditionellt snitt, och att mycket vikt läggs vid de offentliga rummens betydelse för socialt välmående. Förtätning och funktionsblandning är därför två begrepp som undersöks vidare i uppsatsen, i deras generella betydelse med staden som helhet som perspektiv. I uppsatsens andra del läggs fokuset istället på de ensidiga och storskaliga höghusområdena från 60- och 70-talet. Dessa områden har alltsedan de byggdes fått utstå mycket kritik, och kopplas idag ofta till social problematik, segregation och fattigdom. Förtätning och ökad funktionsblandning lyfts ofta fram som lösningen på dessa problem, och i litteraturstudien studeras argumentationen, det visas på exempel från Sverige och Europa, och slutligen undersöks Malmö stads syn på kopplingen mellan förtätning och social hållbarhet i allmänhet och i stadsdelen Rosengård i synnerhet.

ABSTRACT

Social sustainability has become an increasingly hot topic in urban planning. Of the various aspects of sustainability, it is perhaps the one that is most difficult to measure and define, and there is still relatively little research that has examined the links between the physical structure of the built environment and people's social wellbeing. Despite the lack of consensus, and simple, clear facts, there opinions about what a socially sustainable city looks like are strong. This paper studies the arguments that are being put forward in the debate, which has been lively ever since the industrialization. It is partly a general review of opinions in the debate about the city as whole, but particularly focus is put on the discussion concerning the post-war high-rise residential areas, in Sweden often called Million Programme areas.

The work consists of a literature review with subsequent discussion and reflection. First it gives a general picture of how the modern city is described in the literature, and the problems that are defined in these descriptions. The paper then seeks a definition of what social sustainability can mean in an urban context, and investigates the connections that are made between social sustainability and the city's physical form, in the urban debate and research. It becomes clear that the urban structure that is most strongly advocated today is the dense and multi-functional city, and much emphasis is placed on the important role the public space plays for ensuring social wellbeing. Densification and mix of functions are therefore two concepts that are investigated further in the essay. In the second part of the text, the focus is instead on the Million Programme areas, consisting of large-scale high-rise buildings from the 1960's and 70's. These areas have been heavily criticized ever since they were built, and are often seen as places that breeds social problems, segregation and poverty. Densification and increased functional mix are often cited as solutions to these problems, and the essay presents arguments found in the literature, as well as examples from Sweden and Europe. The text finally examines Malmö's views on the link between densification and social sustainability in general and in the Rosengård district in particular.

FÖRORD

Fler och fler människor lämnar landsbygd och småorter för att flytta till större tätorter idag. Den pågående urbaniseringen sätter ökad press på städerna, och en sund och hållbar stadsplanering har därför blivit ett allt viktigare fokus. I samband med stadsutveckling finns det många aspekter att ta hänsyn till, och ett av de begrepp som ofta nämns är *social hållbarhet*. Att de urbana miljöerna utgör väl fungerande platser för alla aspekter av människors liv är av oerhörd vikt, liksom också att välfärd, resurser, makt och möjligheter till utveckling fördelas rättvist mellan olika befolkningsgrupper. Målet är att med denna uppsats titta närmare på och presentera forsknings- och stadsplaneringsdebatten som rör det komplexa sambandet mellan stadens utformning och den sociala hållbarheten. Finns det belägg för att ett samband mellan socialt välmående och stadsstruktur alls existerar? Vilka stadsstrukturer anses ha en negativ respektive positiv inverkan på den sociala hållbarheten? Uppsatsen lägger också extra fokus på diskussionen som rör socialt utsatta höghusområden från miljonprogrammet, dels genom en allmän litteraturstudie och dels genom att studera Malmö stads arbete specifikt.

Jag vill tacka min handledare Eva Gustavsson och kursansvarige Anders Larsson för stöd och tips som har väglett mig i mitt arbete. Tack också till Malin Christensson för all värdefull respons jag fått under kursens gång. Sist men inte minst vill jag också rikta ett stort tack till familj och vänner för alla givande diskussioner och uppmuntrande ord.

Rebecka Gullstrand, Malmö den 27 maj 2013

BAKGRUND

Under miljonprogrammet 1965-75 byggdes stora mängder nya bostäder enligt rådande modernistiska och funktionalistiska ideal. Den nya bebyggelsen var ett sätt att lösa den tidens stora bostadsbrist, och än idag består en stor del av Sveriges bostäder av hus byggda under perioden. Många områden, som då stod för ett hopp om välfärd för alla, demokrati och modernitet, kopplas idag samman med sociala problem, segregation och fattigdom. Framförallt är det höghusområdena som pekats ut som de mest problematiska, men också de enhetliga villaområdena är mycket segregerade, även om detta uppmärksammas mindre, då fattigdom och annan tydlig social problematik saknas. Det som oftast är gemensamt för bebyggelsen från denna tid är den avskalade och likriktade arkitekturen, funktionsuppdelningen och öppenheten i strukturen. Många anser att det finns stora brister i utformningen av stadsrummen i områdena, det saknas kvalitativa offentliga miljöer där människor kan träffas, bilberoendet är stort och områdena saknar tydlig identitet. I nutida stadsplaneringsdebatt talas mycket om begrepp som förtätning och blandstad i samband med hållbarhetsproblematik.

Jag vill i min kandidatuppsats undersöka hur social hållbarhet kopplas till stadens fysiska form och struktur i stadsplaneringsdebatt och forskning. Finns det överhuvudtaget ett vedertaget samband? Vilka stadsstrukturer förs fram som positiva respektive negativa för det sociala välmåendet, och vilka är argumenten? Jag vill också studera diskussionen kring de så ofta kritiserade höghusområdena från miljonprogramseran, områden som ofta kopplas till social problematik. Används stadsplanering som ett verktyg för att lösa de eventuella problemen, och i sådana fall hur? Med utgångspunkt i den mer allmänna debatten vill jag också se hur Malmö stad arbetar, vilken som är deras inställning till ämnet i stort, samt hur de tänker kring planeringen av stadsdelen Rosengårds framtida utveckling. Som en del av miljonprogrammet uppfördes även lägre flerfamiljshus och småhusbebyggelse, men det finns inte utrymme att, inom ramen för denna uppsats, utvidga frågeställningen till att innefatta även dessa kategorier. Mitt fokus kommer därför att, i den andra delen av uppsatsen, vara just höghusområdena, och begreppet miljonprogramsområde används härnäst som en referens till enbart dessa.

MÅL OCH SYFTE

Målet med arbetet är att belysa de för- och motargument med olika stadsstrukturer som lyfts fram i forskning och stadsplaneringsdebatt, med den sociala hållbarheten som utgångspunkt. Särskilt fokus läggs på argument gällande förtätningens möjlighet att ge ökad social hållbarhet i stadens förhållandevis glesa, bebyggelsemässigt likriktade höghusområden från miljonprogrammets dagar.

Syftet med arbetet är att bättre förstå om man genom stadsplanering och -design kan påverka den sociala hållbarheten i en positiv riktning.

MATERIAL OCH METOD

Detta arbete är uppdelat i två delar, som båda bygger på litteraturstudier. Den första består av en mer generell diskussion kring social hållbarhet och dess eventuella koppling till stadens fysiska form, där både inhemsk och internationell litteratur studeras. Den andra delen går närmare in på hur man diskuterar frågor kring förtätning och social hållbarhet i miljonprogramsområden. Här studeras dels litteratur som tar upp frågorna i ganska vid bemärkelse och ger exempel på platser där omvandlingar skett. I studien har sedan Malmö stad fått utgöra exempel på hur en svensk kommun förhåller sig till debatten, samt hur den konkret använder sig av stadsplanering som ett verktyg för att uppnå sociala hållbarhetsmål i den egna stadens miljonprogramsområden. Först studeras Malmö stads aktuella översiktsplan och utvalda dialog-pm, som kan ge en bild av kommunens hållning i allmänhet, och särskilt fokus läggs sedan på dokument som berör stadsplaneringen och utvecklingen av bostadsområdet Rosengård. Detta område är ett av Malmös mest omdiskuterade och kritiserade miljonprogramsområden och därför intressant att undersöka närmare i detta sammanhang.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammandrag	1
Abstract.....	1
Förord	2
Bakgrund	3
Mål och Syfte	3
Material och Metod.....	4
Stad på glid?.....	6
Social hållbarhet – en definition.....	8
Betydelsen av stadens fysiska form för den sociala hållbarheten	9
En historisk tillbakablick.....	10
Ett modernt perspektiv - Stadsförespråkare	11
Kritiska röster.....	14
Reflektion.....	16
Förtätning och funktionsblandning.....	17
Förtätning som lösning på sociala problem i miljonprogramsområden?.....	19
Miljonprogrammet.....	19
Segregation och stigmatisering	21
Omvandling och förtätning av utsatta höghusområden.....	23
Exempelort Malmö	25
Stadsplanering för social hållbarhet – den allmänna hållningen	25
Rosengård.....	27
Förtätning och funktionsblandning	28
Planprogram för Herrgården och Rosengårdsfältet	29
Avslutande diskussion och reflektion.....	31
Referenser	36
Tryckta verk.....	36
Elektroniska källor.....	37

STAD PÅ GLID?

När jag läst litteratur inför skrivandet av denna uppsats har en ganska pessimistisk bild av städers utveckling under modern tid framträtt. Många menar att staden har en outnyttjad potential, som ännu inte i tillräcklig utsträckning tagits tillvara, utan snarare slösats bort i händerna på okunniga planerare och arkitekter. Fram växer en bild av en stad på glid, bort från sin historia och sin ursprungliga struktur; med segregation och identitetslöshet som följd. Denna stad är också *bokstavligen* på glid, ut i den omgivande landsbygden, på grund av modernistisk planering och okontrollerad tillväxt av småhusbebyggelse. Hildebrand Frey (1999) beskriver exempelvis en sådan utveckling, hur stadens struktur under 1900-talet blivit uppluckrad. Förutom förlorade kopplingar bakåt i historien menar Frey att den ändrade strukturen också har lett till att städers påverkan på miljö och klimat har ökat; de offentliga rummens kvalité har utarmats och en ny socialt och ekonomiskt utsatt underklass har växt fram i många städer (Frey, 1999, s.3). Trots att detta är en iakttagelse gjord för nästan femton år sen, speglar den väl hur många, också idag, resonerar kring nutida städer. Bilden är dock sammantaget långt ifrån nattsvart, intresset för staden som livsrum verkar öka och städer framhålls på många håll som en del av lösningen på samtida problem. Stadens nuvarande form och utveckling, bland annat utglesningen och dess påstådda följder, är dock något som allmänt verkar oroa. Jag kommer här att ge en kortfattad och generell genomgång av en del av den uppmärksammade problematiken i dagens västerländska städer, och använda det som en utgångspunkt för uppsatsen. Att få en övergripande bild av helheten känns viktigt för att kunna förstå det som händer i ett enskilt bostadsområde, då processer som pågår på en samhälls- eller stadsnivå också sannolikt påverkar skeenden på den mycket lokala nivån.

Ett av de mest omdiskuterade begreppen i den internationella stadsplaneringsdebatten för närvarande är *urban sprawl*, ett begrepp som just beskriver den pågående utbredningen och utglesningen av städer (Arnstberg, 2005, s10). Urban sprawl kännetecknas av stora utbredda bostadsområden, ofta i form av villamattor, och av stark funktionsseparering, med stort bilberoende som följd. I USA har utvecklingen gått snabbast, men även i Europa och Sverige är stadsutglesningen ett faktum, även om den här tar sig ett något annorlunda uttryck. Till skillnad från vad som ofta är fallet i USA har stadskärnorna i Europa i allmänhet inte förlorat sin attraktivitet. I Sverige finns två pågående trender bland de som har råd att välja: att antingen bo i ett eget småhus av något slag utanför staden, eller att bosätta sig i stadskärnan. I Sverige bor två miljoner hushåll i villa och att tillväxten framförallt sker i förorter och storstadsnära småorter är tydligt: ”Boendetetätheten i de större svenska städerna sjönk mellan 1960 och 1995 med en tredjedel samtidigt som städerna med avseende på den yta de tog i anspråk ökade med omkring 70%.” (Arnstberg, 2005, s10, 14 samt 20). Att samhället håller på att omvandlas från industrisamhälle till kunskapssamhälle har dock lett till att det även i Europa finns städer, vars stadskärnor i processen tappat i attraktivitet. Dessa städers invånarantal minskar, ofta samtidigt som de fortsätter växa till ytan, med följden att de centrala delarna avbefolkas. Arnstberg et al. (2010) menar att städer antingen blivit vinnare eller förlorare. Om staden har tillräckliga kvalitéer för att locka de välbeställda på jakt efter ett urbant liv ökar inflyttningen till stadskärnan. Städer som inte är

attraktiva nog har ofta mycket svårt att vända den negativa trenden (Arnstberg et al., 2010, s.37-38).

Stadens utglesning nämns ofta som en av de bidragande orsakerna till att städer blivit alltmer segregerade. I en urban kontext innebär segregationsbegreppet att människor tillhörande olika befolkningsgrupper (exempelvis demografiska, socioekonomiska eller etniska) bosätter sig i olika delar av staden, utan att blanda sig med varandra. Boendesegregation är inte nödvändigtvis av ondo, att bo omgiven av ”de sina” kan leda till ökad upplevd trygghet för den enskilde, men risken finns att också intolerans, fördomar och rädsla riktade mot ”den andre” växer. Det är också ett demokratiskt problem; när de mer välbärgade flyttar till de attraktivaste områdena i staden tvingas de med mindre resurser bosätta sig i de områden som blir över, där de ofta får sämre förutsättningar (Boverket, 2010, s. 20). Som nämnts tidigare bosätter sig de välbärgade framförallt i eftertraktade villaförorter och stadskärnor, medan de som inte har samma valmöjlighet bor i de delar av staden som anses vara minst attraktiva. Både i Sverige och övriga Europa byggdes det under efterkrigstiden, framförallt under 60-talet, storskaliga höghusområden runt städernas kärnor, i Sverige ofta kallade miljonprogramsområden (Hall, 1999, s.7). Dessa har debatterats kraftigt ända sedan de uppfördes och stämplas ofta som städernas ”problemområden”. Det är i allmänhet här som människor utan resurser bosätter sig, och områdena beskrivs återkommande som segregerade, även om det egentligen är en felanvändning av begreppet, då det är staden som är segregerad och inte området i sig. Dessa områden är dessutom ofta betydligt mer blandade än många andra delar av staden (Hallin et al., 2010, s.30). Segregationen lyfts fram som ett av de allvarligaste problemen i svenska städer idag, då stora skillnader i boendestandard, i förutsättningarna för individens utveckling med mera anses kunna leda till ökade motsättningar mellan befolkningsgrupper, vilket på sikt kan hota samhällsordningen. Hallin et al. (2010) menar att segregationen grundar sig i ett orättfärdigt samhällssystem: ”Ett sådant samhällssystem bygger på en över- och underordning och leder till att delar av befolkningen saknar makt, är utsatta för omgivningens stigmatisering och själva inte kan styra över sina liv.” (s.30). Segregationen i dagens svenska städer har ofta både etniska och socioekonomiska förtecken, men det etniska perspektivet är det som vanligtvis dominerar samhällsdebatten (Lilja et al., 2010, s.10).

Miljonprogramsområdena utpekas ofta som grogrund för sociala problem, men har också fått mycket kritik för att de, som en del av det modernistiska stadsbyggandet, anses ha bidragit till att luckra upp den gamla stadsstrukturen (se exempelvis Hall, 1999, s.13 & Lilja, 1999, s.11). Den funktionsseparering som påbörjades under modernismen kvarstår och har generellt sett ökat. Man bor på ett ställe i staden, ofta i stora utbredda bostadsområden, kanske i ett höghus bland andra höghus i ett miljonprogramsområde, eller i en villa bland andra villor i ett villaområde. Handel, jobb och utbildning har sina egna platser i staden. Funktionssepareringen bidrar också till att segregationen ökar, när staden inte är blandad vare sig vad gäller befolkningsgrupper eller funktioner minskar mötena med ”främlingar” i vardagen, vilket också anses minska förståelsen och toleransen för andra grupper. (Arnstberg et al., 2010)

Samtidigt som segregationen ökat har bevisligen också föreställningarna om stadslivets faror spridits, med växande känsla av otrygghet och rädsla för kriminalitet. Detta får Arnstberg et al. (2010) att ställa frågan ”Har Europas städer verkligen blivit farligare, eller är det medborgarnas upplevelse av dem som farliga som förstärkts?” (s.62). Det finns enligt författarna flera anledningar till att städer upplevs som allt farligare, trots att det inte går att hitta något egentligt stöd för detta i statistik beträffande kriminalitet. En förklaring är att befolkningen åldras och att äldre människor generellt känner sig mer otrygga och rädda än unga. Segregationen är också en del av svaret, när människor inte blandas i vardagen växer intolerans och fördomar mot andra grupper och deras bostadsområden. När invånarna inte rör sig i hela staden påverkar medias rapportering dessutom mycket. Kriminalitet och hot av olika slag har högt nyhetsvärde och en snedvriden bild av verkligheten kan därför lätt skapas och få fäste i stadsborna (Arnstberg et al., 2010, s62-63).

Det finns slutligen också en ökande medvetenhet om att vår moderna livsstil, och våra städer, bidrar starkt till både globala och lokala ekologiska problem. Den utspridda och funktionsseparerade staden, och det bilberoende som är dess följd, anses bidra starkt till klimat- och miljöproblem. Sedan 1987, då den så kallade Bruntlandrapporten publicerades, står hållbarhetstanken i fokus i planeringen (Boverket, 2004). Hållbarhetsbegreppet som det används idag innefattar många aspekter: ekologiska, ekonomiska, kulturella och sociala, och i urbana miljöer är problematiken ofta som mest uttalad och komplex. Den pågående urbaniseringen gör att alltfler bor i städer, vilket gör städerna till ett mycket viktigt fokus i hållbarhetsdebatten (Bramley, G et al., 2010a, s. 289; Boverket, 2004). Det finns många teorier kring hur städer ska kunna bli så hållbara som möjligt. I denna uppsats kommer jag begränsa mig till att titta på den forskning som bedrivs kring den *sociala* hållbarheten i en urban kontext med målet att bättre försöka förstå hur den påverkas av stadens fysiska form, samt hur politiker och stadsplanerare arbetar praktiskt för att öka det sociala välmåendet i staden.

SOCIAL HÅLLBARHET – EN DEFINITION

Trots att strävan i hållbarhetsdebatten till stor del handlar om att skapa goda och långsiktigt hållbara livsmiljöer för människor har just begreppet *social* hållbarhet sällan blivit tydligt definierat (Bramley et al., 2011, s. 289). Boverket (2010) konstaterar i sin skrift *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt* att det är svårt, om inte omöjligt, att definiera begreppet exakt, då det kan stå för något både vittomfattande och väldigt specifikt, beroende på situation. Boverket menar dock att det trots detta råder full konsensus om vikten av att social hållbarhet uppnås, både på ett samhälleligt plan och i enskilda städer. I texten väljer verket att se begreppet som något som representerar ”... både en process och ett tillstånd” samt skriver vidare att ”En socialt hållbar stadsutveckling bör kännetecknas av sådant som att hänsyn tas till olika gruppers behov, att förutsättningar för människors möten förbättras och att jämställdhet mellan kvinnor och män främjas. /.../ en utveckling av staden mot ökad integration och minskad boendesegregation” (Boverket, 2010, s.21).

Bramley et al. (2011) letar också efter en fungerande definition på vad social hållbarhet innebär i en urban kontext. Utifrån en studie av nutida forskning kring ämnet kommer de fram till en lång rad faktorer som tillsammans utgör byggstenar i den sociala hållbarheten. Dessa delas av författarna in i fysiska och icke-fysiska faktorer. De fysiska har med kvalitén på stadens och boendets utformning att göra, medan de icke-fysiska är mer abstrakta begrepp, som jag tolkar in i följande grova kategorier:

- 1) Sådana som styrs på en *samhällsnivå*, exempelvis demokrati; en jämn och rättvis fördelning av inkomster; utbildning; arbetstillfällen och ett fungerande rättssystem.
- 2) Sådana som ligger på en *grannskapsnivå*, till exempel att det i bostadsområdet bor olika befolkningsgrupper blandat med sinsemellan goda relationer; att omflyttningen av invånare inte är för stor och att det finns aktiva och välfungerande grannskapsföreningar eller liknande.
- 3) De övriga ligger på *individnivå* och kan exempelvis vara upplevd känsla av trygghet och tillhörighet; god hälsa; möjlighet till social interaktion och ett välutvecklat socialt nätverk. (Bramley et al., 2011, s. 291)

Denna indelning är, vill jag betona igen, min egen och att de tre nivåerna beror på och samspelar med varandra på komplexa sätt torde vara uppenbart. Författarna kommer till slutsatsen att begreppet social hållbarhet inte går att hugga i sten, utan snarare är föränderligt, platsbundet, dynamiskt och öppet för tolkning (Bramley, G et al., 2011, s. 292 samt 294). Det blir vid läsandet av dessa texter tydligt att social hållbarhet är ett komplext begrepp, bestående av en mängd skilda aspekter, och att många inte går att koppla direkt (eller enbart) till stadens fysiska struktur. Att det finns ett samband understryks dock av Bramley et al. (2011) som skriver att de icke-fysiska faktorerna samspelar med den byggda miljön, även om det är på sätt som ibland kan tyckas svårförutsägbara (Bramley, G. et al., 2011, s.296-297). För att uppsatsens inledande frågeställningar ska kunna besvaras kommer kopplingen mellan stadens form och den sociala hållbarheten undersökas vidare nedan.

BETYDELSEN AV STADENS FYSISKA FORM FÖR DEN SOCIALA HÅLLBARHETEN

Den samhällsutveckling som skett under de senaste hundra åren har varit omvälvande. Människors livsvillkor har ändrats radikalt, teknikutvecklingen har gått i rasande takt och också människans förhållande till sitt livsrum, till staden och till bostaden, borde väl rimligen ha förändrats lika kraftigt? Staden som vid förra sekelskiftet sågs som något farligt och omänskligt, har idag trots den problematik som fortfarande finns, fyllts med nya, mer positiva bilder (Legeby, 2010, s.54-55). I min jakt på svar på mina inledande frågeställningar, om förtätning kan ha någon inverkan på den sociala hållbarheten, måste man först försöka nå bättre förståelse för om stadens byggda struktur *överhuvudtaget* påverkar stadsbornas välmående och sociala samspel.

Genomgående konstateras det i litteraturen att sambandet mellan social hållbarhet och den byggda miljön mycket sällan utforskats på ett tillfredställande sätt och att några entydiga slutsatser därför är svåra att dra (se bland annat Legeby, 2010, s.43). Trots detta har teorierna kring stadens påverkan på människan som social varelse frodats under 1900-talet, och teoriernas påverkan på stadsplaneringen under perioden har varit fundamental. I den snabba genomgång av två dominerande stadsplaneringsideal under förra seklet som här följer blir detta tydligt, liksom också att resultaten sällan blivit det som eftersträvats.

EN HISTORISK TILLBAKABLICK

I och med industrialiseringen ökade inflyttningen till svenska städer lavinartat under slutet av 1800-talet. Trångboddheten var enorm och boendestandarden låg, och situationen blev snabbt ohållbar. Bostadsbristen och fattigdomen uppmärksammades som den tidens största sociala problem, och bostadsbyggandet, som dittills skötts nästan enbart av privata aktörer, togs delvis över av staten, vilket resulterade bland annat i egnahemsrörelsen (Legeby, 2010, s.26). Ebenezer Howards utopiska idéer om trädgårdsstaden fick fäste strax efter sekelskiftet, vilket kom att påverka stadsplaneringen mycket. I Howards ögon var staden ett problem, en helt omänsklig miljö, och hans lösning var att man utanför varje större stad skulle bygga självförsörjande trädgårdsstäder, som skulle utgöra en perfekt blandning av stad och land (refererad till i Legeby, 2010, s.29). De bostadsområden som byggdes efter hans ideal blev dock aldrig självförsörjande, utan fungerade enbart som förorter till den stad de omgav. Howards antikapitalistiska och sociala anspråk tappades också bort, och dessa nybyggda områden blev framförallt tillflyktsorter för de som hade råd att fly misären i staden. Idéerna om decentralisering och det faktum att mycket av bostadsbyggandet nu skedde en bit utanför staden, lade, enligt Legeby (2010), grunden till det uppsplittrade stadslandskap vi ser idag (s.28-30).

Den påbörjade utbredningen av staden bidrog också till att bereda väg för modernismen, som kom att bli en av 1900-talets mest inflytelserika stadsbyggnadsideal, också den driven av ett starkt socialt patos och med samma skeptiska syn på den traditionella stenstaden som livsmiljö. Man ville skapa bättre, mer hygieniska och sociala förhållanden för stadsborna och ”/.../ nyckelorden var sol, ljus och luft.” (Legeby, 2010, s.30, egen övers.). Man inspirerades av Le Corbusiers utopiska idéer. Samhället var i stort behov av förändring: allt gammalt behövde ersättas av det nya; det funktionella, effektiva och moderna. Maskinen var en ofta använd metafor och efter dess principer skulle den nya staden byggas (Rådberg, 1997, s.12). Modernisterna vände sig inte enbart mot den gamla stadens struktur utan ville också verka för ett mer demokratiskt samhälle, en mer rättvis fördelning av makt och resurser. Målet var att skapa en ny stad, en bättre stad, en mer socialt hållbar stad. Redan under modernismens glesdagar, under 60-talet och början av 70-talet, när idéerna i Sverige realiserades i vad som kallades Miljonprogrammet, började dock kritiken komma (Legeby, 2010, s.30). Fortfarande är dessa områden omgivna av diskussion, och de framhålls ofta som undermåliga ur ett socialt perspektiv, de goda intentionerna till trots.

ETT MODERNT PERSPEKTIV - STADSFÖRESPRÅKARE

Trots att de dominerande stadsplaneringsidealen under 1900-talet hade sinsemellan olika syn på människans koppling till stadslandskapet, menar Lilja (1999) att de genomgående saknat verklighetsförankring och att de brustit i sättet de betraktat individens förhållande till den byggda miljön. ”Det vanligaste sättet att se på människan vid studier av relationen människa/omgivning har varit att se henne som kropp och förnuftsvarelse. Eftersom det saknats ett helhetsperspektiv på individen som handlande och samspelande med sin omgivning /.../ har det också varit svårt att dra slutsatser för planeringen. Människan har sällan betraktats som användare och medskapare av miljön.” (Lilja, 1999, s.16-17). Detta synsätt leder enligt henne till felslut, vårt sätt att förhålla oss till omgivningen är långt ifrån enbart intellektuellt utan ”till stor del sinnligt och emotionellt /.../. Identiteten skapas i samspel med omgivningen genom att vi känslomässigt tar miljön i besittning” (Lilja, 1999, s. 17). En förutsättning för att detta ska låta sig göras är att människor rör sig till fots genom sin omgivning, det är just ”kroppsrörelsen /.../ som genererar och memorerar upplevelsen” och det är därför viktigt att staden byggs på ett sätt som uppmuntrar till rörelse, något som många moderna stadsdelar inte gör i tillräckligt stor utsträckning (Lilja, 1999, s.18). Att ta sin omgivning i besittning och tillskriva den värden är, enligt författaren, viktigt också för individens skapande av sin egen identitet. Genom att tillgodogöra sig och förstå sin omgivning kan man också enklare förstå sig själv och sin situation (Lilja, 1999, s.20). Detta kan antas vara av stor vikt både för individens välbefinnande och för den sociala hållbarheten i stort.

Våra föreställningar om hur staden och stadslivet påverkar människor har förändrats dramatiskt under de senaste hundra åren. Staden har beskrivits som en farlig och hotfull plats där människor alieneras från varandra; men också som en vital och mångskiftande mötesplats, en grogrund för mänskliga relationer. Idag verkar det vara den senare bilden som dominerar, och man anser att det hot (i form av exempelvis brottslighet) som staden kan innebära vägs upp av det positiva (Legeby, 2010, s.54-55). Hos förespråkarna av det urbana livet verkar det finnas en tilltro till att social hållbarhet kan uppnås bara om möjligheterna till interaktion mellan människor är goda. Möten med andra i vardagen anses inte bara vara nödvändiga för individens välbefinnande utan också ha potential att leda till ökad tolerans och därmed på sikt till ett bättre och mer jämlikt samhälle (se exempelvis Olsson, 1998, s.107). Den nya vågen av stadsvurmande har med största sannolikhet hämtat mycket inspiration från den kritiska debatt som förts kring den modernistiska stadsplaneringen under lång tid, alltsedan dess glansdagar på 1960-talet.

1961 publicerades *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, en kärleksförklaring till den traditionella kvartersstaden och gatan, och en svidande kritik av de modernistiska stadsplaneidealen. Författaren var Jane Jacobs, och hennes bok får fortfarande anses vara aktuell. Den citeras i mycket modern litteratur om stadsplanering och Jacobs hålls fram som en av förgrundsfigurerna för dagens stadsförespråkare (Klingberg, 2006, s.91 samt 95). Jacobs studerade vardagslivet i amerikanska storstäder och drog slutsatser utifrån vad hon såg. Hon har gjort många betraktelser kring just

samspelet mellan stadens fysiska form och det sociala liv som uppstår där, vilket gör hennes verk intressant att inkludera i detta sammanhang. Staden har, enligt Jacobs (2004), potential att vara en fantastiskt dynamisk, spännande och social livsmiljö för människor, men bara om stadsstrukturen är den rätta. Hon menar att stadsplanerare och arkitekter, på grund av okunskap och felaktigt grundade teorier om vad som utgör en bra stad, gång på gång har misslyckats med att bygga fungerande och livskraftiga urbana miljöer. Många gånger har de också bidragit till att förstöra fullt fungerande och levande stadsdelar (Jacobs, 2004, s. 28 samt 36). Jacobs (2004) recept på en bra stadsstruktur kan kortfattat sammanfattas i följande punkter:

- *Funktionsblandning*, då det är det enda sättet att uppnå verklig mångfald. Bostäder, handel, arbetsplatser och kulturinstitutioner måste blandas för att stadslandskapet ska bli levande under alla delar av dygnet.
- *Korta kvarter*, så att genomsläppligheten för fotgängare blir hög i den urbana strukturen.
- *En blandning av byggnader* av olika ålder och grader av förfall. Det ger varierande hyresnivåer vilket i sin tur bidrar till att möjliggöra en blandning av befolkningsgrupper och verksamheter inom samma stadsdel.
- *Täthet*, då det innebär en hög koncentration av människor, vilket är nödvändigt för att fylla de offentliga rummen med liv.

För att ett rikt och mångfacetterat stadsliv ska kunna uppstå, där socialt välmående frodas, är alla fyra faktorer nödvändiga (Jacobs, 2004).

Ett annat verk som haft stor betydelse för stadsplaneringsdebatten är den danska arkitekten Jan Gehls bok *Life between buildings* (2006), första gången utgiven 1971. Gehl studerade också han förhållandet mellan stadens form och människors sociala liv och kommer till liknande slutsatser som Jacobs. Gehl menar att stadens uppbyggnad har stor betydelse för det sociala livet. Han definierar tre övergripande aktiviteter som pågår i stadens offentliga rum, de *nödvändiga*, de *frivilliga* och de *sociala*, och skriver att den byggda strukturen har stor inverkan på speciellt de två sista kategorierna. De nödvändiga aktiviteterna är man tvungen att utföra oavsett hur miljön ser ut, men ju högre kvalité omgivningen har, desto fler människor använder också stadsrummen för frivilliga aktiviteter, vilket resulterar, hävdar Gehl, i att även de sociala aktiviteterna ökar (Gehl, 2006, s.11). Dessa aktiviteter sträcker sig på en skala av olika kontaktintensitet, från låg, exempelvis att se och höra andra, till hög, nära vänskap. Alla nivåerna är betydelsefulla för det urbana livet och för individens välbefinnande, och för att de ska kunna uppstå krävs det att många människor rör sig i gaturummen så att det finns möjlighet till interaktion, passiv eller aktiv (Gehl, 2006, s.15-17). Själva mötena är grunden för att socialt samspel alls ska uppstå. Genom att se andra får man information om de sociala spelreglerna, platsen man bor på och också en ökad förståelse för ens medmänniskor och sig själv. På detta sätt bygger vi upp en relation till vår omgivning. Det spelar ingen roll hur färgglad, detaljerad och mångskiftande bebyggelsen är om mänskligt liv saknas. Just livet mellan husen är det som är det intressanta, inte husens utseende i sig. Människor behöver stimulans, och det som stimulerar människor mest är andra människor (Gehl, 2006, s. 19-23). Det är

alltså, menar Gehl, stadens struktur som har störst betydelse, inte de enskilda byggnadernas utseende. Hur ser då en sådan struktur ut, som lockar människor att vistas i de offentliga rummen?

Gehl (2006) beskriver två extremer, dels den glesa, funktionsuppdelade och storskaliga staden, som planerats på bilens villkor. Här rör sig få människor, antingen för att det inte planerats för fotgängare eller för att miljön helt enkelt inte är tillräckligt stimulerande och avstånden för långa, för att man ska lockas att ta sig fram till fots. De offentliga rummen är stora och opersonliga och de sociala aktiviteterna blir i denna slags miljö fåtaliga. Den andra extremen är en stad med tät och relativt låg bebyggelse, med många och bra utformade offentliga rum, som ligger rätt placerade i förhållande till bostäder, arbetsplatser och andra viktiga platser i staden, väl förbundna av gator där fotgängare prioriteras över bilar. I denna stad finns goda möjligheter för ett stadsliv att utvecklas, då människor lockas att vistas i de offentliga rummen (Gehl, 2006, s.31). Att stadslivet lär människor regler för socialt samliv samt sätt att hantera komplexitet, är något som understryks också av Sören Olsson (1998). Han anser att det omväxlande urbana livet får oss att öppna upp och bli mer toleranta. Vikten av publika platser ökar om staden är bostadssegregerad, då man i det offentliga rummet kan möta andra grupper än den man själv tillhör, vilket ger förståelse och minskar fördomar. Detta kan på sikt leda till en ökad solidaritet i samhället i stort (Olsson, 1998, s.107). Hans arbete sällar sig till den forskning som tyder på att uppbyggnaden av de publika platserna är betydelsefull för det sociala livet. Även hur byggnaderna och deras entréer är placerade i förhållande till den öppna ytan anses ofta ha stor vikt. Om de är orienterade på ett sätt som gör så att stråk korsas ökar chanserna för interaktion (Legeby, 2010, s.52)

Man kan också vända på perspektivet och formulera om frågan om kopplingen mellan social hållbarhet och stadsstruktur, för att på så sätt kanske hitta nya vinklar. Kan stadens form i sig orsaka sociala problem? Enligt Ann Legeby (2010) finns det många som tror det, antingen genom att miljön direkt inbjuder till det, genom att utsätta individen för stress och nedstämdhet; eller genom att en miljö skapas där individen är mer utsatt för brottslighet. På samma sätt som för andra kopplingar mellan människa och rum är dock mycket lite känt om de exakta sambanden. (Legeby,



Bild 1: Exempel på förhållandevis gles och storskalig stadsstruktur i Tensta. Foto: xjyxjy (från Creative commons (online) tillgänglig via: <http://www.flickr.com/photos/xjy/55148563/>, (2013-05-27), licensierad som offentligt material).



Bild 2: Exempel på tät och funktionsblandad stadsstruktur i Malmö. Foto: Lala Lugo (från Wikipedia commons (online) tillgänglig via: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Malm%C3%B6_Lilla_Torg\(1\).JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Malm%C3%B6_Lilla_Torg(1).JPG), (2013-05-27), licensierad som offentligt material).

2010, s.60) Forskning tyder på att olika befolkningsgrupper är olika beroende av sin omgivning för välbefinnande och utveckling. Legeby (2010) refererar bland annat till Hanson som menar att det var de grupper som drabbades hårdast av en dåligt fungerande stadsstruktur, arbetarklassen, som under modernismen flyttade in i de nybyggda områdena, där urbant liv saknades. Urbant liv kan inte kompensera helt för social och ekonomisk ojämlikhet, men det erbjuder ändå ökade möjligheter för socioekonomiskt svaga individer att hitta vägar ut ur sin situation, och en stadsstruktur som erbjuder blandning och liv är därför mer stärkande än stadslandskap där frånvaron av socialt liv är ”inbyggd” (Legeby, 2010, s. 60-61). Många anser att den modernistiska stadsstrukturen har varit negativ för det sociala livet, då den isolerat människor från varandra både inom bostadsområdet och mellan bostadsområden. Klasander hävdar exempelvis att de höghus som byggdes i slutskedet av miljonprogrammet varken kopplar till landskapet eller till gatan, utan bara inbördes till varandra. Man har inte heller planerat bebyggelse och rörelsestråk tillsammans, vilket gör platserna förvirrande (refererad till i Legeby, 2010, s.50).

Även Lilja (1999) lyfter fram forskning som visar att en torftig bostadsmiljö kan påverka individen negativt. Hon konstaterar, liksom Legeby (2010), att denna kritik i hög grad framkommit som en respons på det modernistiska byggandet, speciellt det under 60- och 70-talet. Bostadsområdets utformning verkar enligt vissa forskare inte spela någon större roll för vardagslivet för de människor som har sina sociala nätverk utanför den närmaste omgivningen. För dem som av olika anledningar spenderar större delen av sin vardag i hemmet är närmiljön dock mer betydelsefull (Lilja, 1999, s.19). Ett fungerande urbant liv möjliggör för människor att välja nivå av social kontakt, men om urbant liv saknas förloras också möjligheten till deltagande helt. Stadslivet är speciellt viktigt för dem som känner sig exkluderade från samhället i stort, då det innebär en bättre möjlighet till social interaktion och inkludering (Legeby, 2010, s.55; Lilja, 2002).

Alla dessa exempel betonar inte enbart vikten av boendet och boendemiljön i sig, utan också, eller kanske *snarare*, möjligheten att kunna delta i ett urbant liv i de offentliga rummen, och betydelsen av detta för ökad tolerans och förståelse för sig själv, andra människor och för samhället i stort. Att det finns människor att interagera med i stadsrummen har därmed stor betydelse. Gemensamt för dem är också deras kritik av modernismens stadsplanering, som grundar sig i just den upplevda avsaknaden av urbant liv i dess bostadsområden. Det de förespråkar är kortfattat en tät stad där både funktioner och befolkningsgrupper blandas, där utformningen av de offentliga rummen och gatorna är viktigare än byggnadernas utseende i sig, och där fotgängare prioriteras över bilism. Finns det då ingen som kritiserar kvartersstaden idag?

KRITISKA RÖSTER

Arkitekten och doktoranden Lars Mikael Raattamaa har en ganska väsensskild syn på staden. Han intervjuas i Elisabeth Klingbergs (2006) bok *När nyurbanismen kom till stan*, och ger där uttryck

för sin kärlek till förorten, till den utspridda staden. Han är intresserad av maktrelationer och för honom bär sprawl på potentialen att sprida makten, ut från det han kallar centralplatsen (ett begrepp lånat av Edward Soja) där den traditionellt varit samlad, till resten av staden (Klingberg, 2006, s.116-118). Han talar om att en osynlig stadsmur fortfarande skiljer kärnan, där eliten bor och makten samlas, från omgivningen, förortsborna. Tonen som används när man talar om förorten, speciellt höghusområdena, är enligt Raattamaa ”/.../ föraktfull; som om det liv som levs i förorterna inte räknas. Erfarenheterna är redan från början underkända.” (Klingberg, 2006, s.120). Det saknas klassperspektiv inom arkitekturen, det saknas könsperspektiv och etniskt perspektiv. Förorterna demoniseras av arkitekter i gemen, som gång på gång påstår att de utgör omänskliga miljöer där kontaktlöshet och avsaknad av identitet regerar. Han tvivlar på att det offentliga rummet och det urbana livet kan innebära den sorts möten och integration som stadsförespråkarna påstår. Han menar att gatan är romantiserad; att möten kan ske, enklare till och med, i andra typer av rum, som exempelvis klubbar, köpcentrum, bibliotek och medborgarhus, att sådana platser är viktigare än en viss stadsstruktur och att de ska vara spridda över staden. Viljan att verkligen uppnå en blandstad tror han är välmenande men begränsad. I den täta stadsmässiga staden kommer framförallt ”den offentliga klassen” bo, de lyckade, välutbildade och snygga, som nog gärna delar sin stadsdel med invandrare, homosexuella och funktionshindrade, så länge de inte blir för många (Klingberg, 2006, s.121-125).

Det finns också andra som stämmer in i kritiken. Kristiaan Borret (2005), professor i stadsplanering i Belgien, tycker att mycket av dagens teorier om städer och stadsliv är nostalgiska och onyanserade. Idealet är en historisk stad och ett historiskt urbant liv som aldrig funnits. Dessa ideal ”...genomsyras av övertygelsen om att det urbana offentliga rummet är något vi alla en gång delade men nu har förlorat och att vi på något sätt bör få det tillbaka. Men det resonemanget undviker att se alla de former av uteslutning som de historiska modellerna av det urbana offentliga rummet var beroende av för att kunna fungera. Alla stadens invånare hade inte samma möjligheter att delta i den förment öppna debatten på den allmänna mötesplatsen.” (Borret, 2005, s.96). Även här finns en maktanalys. Vilka är det som det nya urbana idealet vänder sig till? Borrets (2005) resonemang belyser också, liksom även Legeby (2010) påpekat, det faktum att det är mycket åsiktskamp inom stadsplaneringsdebatten, och att väl underbyggd forskning saknas.

Bramley et al (2010) tillhör dem som trots allt försökt mäta graden av social hållbarhet i olika bebyggelsestrukturer. Via en kvantitativ studie av olika boendemiljöer runt om i England har de undersökt sambanden mellan täthet och de boendes nöjdhet med utvalda aspekter av social hållbarhet. Dessa är *stolthet och känsla av tillhörighet; nöjdhet med bostaden; kvalité på boendemiljön; stabilitet (låg omflyttning i grannskapet); social interaktion; trygghet; närhet till service* samt *delaktighet i gemensamma aktiviteter* (Bramley et al., 2010, s. 112). Bebyggelse med låg densitet får utifrån de flesta av dessa aspekter högre betyg av de boende än de områden som är tätare. Social interaktion förefaller vara som bäst i strukturer av medeldensitet, och enbart tillgången på service är bäst i de tätaste områdena. Resultaten talar alltså för att det är bättre att bo i glesare områden än i täta. Författarna konstaterar dock att andra faktorer spelar betydligt större roll för trivselen än tätheten, exempelvis har fattigdom en starkt negativ effekt och skötseln av offentliga rum kan vara lika viktig som formgivningen av dessa (Bramley et al., 2010, s124). När man tolkar

resultatet av undersökningen kan det därför vara viktigt att ha i åtanke att det ofta är de med goda ekonomiska resurser som bosätter sig i de glesaste stadsstrukturerna, i exempelvis villaområden. Kanske beror de dåliga resultaten för tätare strukturer på att de boende i dessa områden tillhör socioekonomiskt svaga grupper? Studien fokuserar också enbart på enskilda individers upplevelse av sin boendemiljö, och inte på hur dessa områden påverkar den sociala hållbarheten i samhället i stort. På individnivå kan en glesare struktur kanske innebära fördelar, men om enskilda personers val av boende samtidigt innebär en ökad segregation och därmed sämre förhållanden för andra (vilket forskning kring segregationens mekanismer, enligt tidigare redovisat resonemang, verkar antyda), kan man fråga sig om den glesa stadsbygden trots allt kan räknas som en socialt hållbar form. Utöver det rättviseproblem som ligger i att vissa grupper får bättre förutsättningar än andra, kan det också ses som troligt att de socioekonomiskt svaga gruppernas utsatthet på sikt även drabbar övriga medborgare, i form av ökande oroligheter och motsättningar i samhället som helhet.

REFLEKTION

Att det finns samband mellan människans välbefinnande och hennes livsmiljö verkar uppenbart. Desto svårare är det att säga exakt hur dessa samband ser ut. Det är den täta staden som framförallt förespråkas, och det förutsätts att det är det urbana livet människor vill ha. Om detta stämmer eller inte behöver nog undersökas mer. Trots allt är det ju många som väljer att flytta ut från städerna. Anledningarna till detta kan vara flera. Kanske är det helt enkelt så att alla människor inte trivs i stadens täta miljö, att det som är spännande för en är otryggt för en annan. För en individ med möjlighet att välja kanske det är mer attraktivt att bosätta sig i ett område där enbart samma befolkningsgrupp bor, då det känns tryggare. Boendet i exempelvis ett villaområde erbjuder troligtvis också kvaliteter en tät stad inte kan tillhandahålla. Människors föreställningar om hur man ska bo i olika faser av livet kan säkert också spela in. Om man lyfter blicken från den enskilda individen och ser till den sociala hållbarheten i stort blir frågeställningen än mer komplex. I ett samhällsperspektiv kan det vara helt riktigt att en blandad och relativt tät stad är det ideala, då forskning verkar tyda på att det är den stadsstruktur som mest motverkar segregation och därmed erbjuder bättre möjligheter för svaga grupper.

Efterkrigstidens höghusområden är de som, utöver ensidiga villaområden, får mest kritik. Det är dock viktigt att ha Raattamaas åsikter i åtanke (i Klingberg, 2006). Kritiken mot modernismen och miljonprogrammet verkar ibland gränsa till hat. Dessa områden beskrivs återkommande i negativa termer, och modernismen anses ha bidragit till att göra städer mer segregerade och omänskliga. Legeby (2010) refererar exempelvis till Franzén som menar att modernismen bidragit till att "den moderna svenska staden är mer av en infrastrukturlösning än en plats för blandat socialt liv" (s.58, egen översättning). Kanske är de nutida förtätningsdrömmarna en backlash, en längtan efter något som anses ha gått förlorat? Kanske vill man göra tvärtom för att göra rätt? Tonen hos stadsförespråkarna kan ibland upplevas som normativ.

Man kan också fråga sig om det finns samma möjligheter för urbant liv idag som det gjorde för ett

halvt sekel sen, vid tiden då Gehl och Jacobs skrev sina böcker. Som Lilja (1999) konstaterar har det offentliga livet ändrats mycket sedan dess. Fram till mitten av 50-talet var det sociala umgänget centrerat till grannskapet och skedde ofta spontant i det offentliga rummet och på gatan. Detta berodde till viss del på nödvändighet: "När bostaden och grannskapet var medel för överlevnad fanns en grund för gemenskap." (Lilja, 1999, s.43) I samband med modernismen och välfärdsstatens framväxt luckrades dessa sociala relationer upp. Man klarade sig nu på egen hand, och bodde också betydligt glesare. Utvecklingen har fortsatt, med ökad standard, individualism och nya sociala nätverk utanför bostadsområdet. Ganska få har idag starka relationer till sina grannar. När kvinnorna gick ut i arbete och barnen började tillbringa dagarna på förskola försvann också de grupper som huvudsakligen rört sig i grannskapet under dagtid (Lilja, 1999, s.45-46). Till viss del kanske det stämmer att de nya modernistiska stadsstrukturerna förstört förutsättningen för urbant samspel, men det kan nog vara mer komplicerat än så. Kanske är våra nya vanor, livsstilar och inställningar också bidragande? Samtidigt är det också så att, även om *exakt samma* stadsliv som det som fanns på mitten av 1900-talet inte har möjlighet att återuppstå, då samhället helt enkelt fungerar på ett alltför annorlunda sätt, verkar det trots allt ändå finnas potential för *ett annat* slags urbant liv. Det finns återigen ett intresse, särskilt hos unga och de som tillhör den så kallade kreativa klassen, att bosätta sig i stadens centrum. Människor använder de offentliga platserna i centrala delar av staden i hög utsträckning och cafékultur och liknande blomstrar (Gehl, 2006, s. 50 & Arnstberg et al., 2010).

Att stadsförespråkarna dominerar stadsplaneringsdebatten kan kanske bero på att det är de som vill ha till en samhällsförändring som tenderar att vara mest högröstade, som tycker att det är viktigast att föra fram sina åsikter. Om detta är svårt att uttala sig med säkerhet. Utifrån den litteratur som gåtts igenom verkar det trots allt som att det är en tät och funktionsblandad stad som framförallt anses kunna kopplas till en god social hållbarhet i staden. Om detta är det mest troliga är ännu svårt att sluta sig till, men förtätning och funktionsblandning som lösning på sociala problem är något som ofta förs fram i debatten, och begreppen är därför värda att undersöka vidare.

FÖRTÄTNING OCH FUNKTIONSBLANDNING

Idén om att den täta staden också skulle vara den mest hållbara staden är vida spridd. Fokuset ligger då ofta på den ekologiska aspekten, värdefull jordbruksmark sparas när stadsutvidgningen stoppas, och gående, cykling och kollektivtrafik blir attraktiva alternativ till bilen när avstånden är korta. Tätheten anses också, enligt den argumentation som redogjorts för i stycket ovan, ge förbättrade möjligheter till social interaktion. Det finns flera olika föreslagna modeller för hur en tät stad skulle kunna tänkas se ut, men den som haft störst genomslagskraft är idén om en stad av traditionellt, europeiskt snitt; med sin täta kärna och abrupta gräns mot omgivande landsbygd (Burton et al., 1996, s. 5 & Boverket, 2004). Att idéerna har slagit igenom på bred front i svenska kommuner går tydligt att se i deras översiktsplaner (se exempelvis Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2010; Malmö stad, 2013; Umeå kommun, 2011 & Helsingborg stad 2010). Boverket (2004) formulerar målet såhär: "Städers och tätorters fysiska strukturer ska utformas så att förutsättningar skapas för

god hushållning och livskvalitet. Utgångspunkten är visionen om den täta och funktionsintegrerade staden, där redan bebyggda områden och oanvänd mark återanvänds och kompletteras och där expansionen sker inne i staden samtidigt som grön- och vattenområden i och nära tätorterna värnas. Utgångspunkten är också att utgå från människan, de lokala förutsättningarna och vårt kulturarv.” (s.59). Även i ett Europeiskt perspektiv är förtätningen målet för många stadsplanerare. Arnstberg et al. (2010) har åkt runt i europa på jakt efter nutida stadsplaneringsideal, och konstaterar att förtätning är den gemensamma nämnaren för alla de länder de besökt. I Europa väljer man framförallt lägre hus som byggs tätt, istället för alternativet, höga hus. Man vill skapa attraktiva bostadsmiljöer med stadskaraktär, en blandad miljö där olika kulturer ska kunna samsas, och stor vikt läggs på utformningen av stadsrummen (Arnstberg et al., 2010, s. 239).

Arnstberg (1994) tycker sig se att det nya ”stadsmässiga” byggandet inte skiljer sig speciellt mycket från den modernistiska stadsplaneringen (som den är en reaktion mot), annat än i rent estetisk bemärkelse. Planeringsprocessen är mer eller mindre densamma (Arnstberg, 1994, s.11). Han använder sig av Hammarby sjöstad som exempel och menar att det där finns möjlighet för de boende att *vara* men inte att *göra*, och att området därmed följer i miljonprogrammets fotspår. Det är för färdigplanerat, det finns få möjligheter för de som flyttar in att själva sätta prägeln på sitt boende. ”Att lösa bostadsbrist med storskaliga och totala lösningar, dit människor flyttar för att ”bo”, skapar som vi vet i de allra flesta fall svårigheter” skriver Arnstberg med hänvisning till bland annat miljonprogrammet (Arnstberg, 1994, s.17). Han efterfrågar ett nytt sätt att tänka i stadsplaneringen och frågar sig ”Hur ser en storskalig planering ut som respekterar görandet? /.../ hur bygger man ofärdigt? /.../ i detta ligger också ett mycket enkelt psykologiskt faktum. Den som i ett sammanhang vilket som helst inbjuds till att själv bidra till resultatet får en mycket starkare relation än den som enbart erbjuds att ta det färdiggjorda i anspråk.” (Arnstberg, 1994, s. 18). Det borde inte vara staden som fysisk gestalt som står i fokus, utan istället människan. ”Om det med arkitekternas öga är en vacker eller ful stad, välplanerad eller illa planerad, betyder näst intill ingenting. Det helt avgörande är om det sociala liv som efterlyses kommer att uppstå och om de framtida invånarna kommer att tycka om den här staden och göra den till sin, om det blir en levande stad istället för ett dött monument, alternativt en snabbt förslummad miljö.” (Arnstberg, 1994, s.16). Arnstberg (1994) skrev sin bok för snart tjugo år sen, men samma typ av kritik framförs fortfarande. Arkitekturskribenten Leo Gullbring (2013) skrev exempelvis följande i Sydsvenska dagbladet om Brunnshög, en ny stadsdel i Lund: ”När Lunds kommun nu presenterat Solbjer, Brunnshögs första område, så är det inget som avviker från andra konstgjorda stadsmiljöer. ”Blandstaden” garanterar knappast något slut på modernismens funktionsseparering, den visar bara på en oförmåga att se staden som mer än hus.” (Gullbring, 2013). Han anser att stadsplaneringen i för hög grad använder sig av naiv retorik och plattityder, att man gång på gång uppför ”ytterligare ett nytt kulissbygge /.../ stadsplanerarna får nöja sig med att bygga bilden av stad.” (Gullbring, 2013).

Trots liknande kritiska röster, speciellt i samband med den framväxande New Urbanism-rörelsen (Klingberg, 2006), så verkar själva grundidén om den blandade staden inte stöta på speciellt mycket patrull. Det som kritiserats är oftast *hur* man bygger, inte det faktum *att* man vill uppnå blandning av funktioner och människor. Gullbring (2013) lyfter exempelvis fram Jane Jacobs och skriver närmast lyriskt om den *riktiga staden*, den som man i Brunnshög misslyckas med att bygga. Som nämndes

ovan så har idéerna om den täta och blandade staden slagit rot i Sverige. Hur hanteras då de förhållandevis glesta, kritiserade och ofta socialt utsatta miljonprogramsområdena i planeringen idag?

FÖRTÄTNING SOM LÖSNING PÅ SOCIALA PROBLEM I MILJONPROGRAMSOMRÅDEN?

Uppsatsen har hittills handlat om staden i stort, försök har gjorts att få en överblick över debatten kring stadsplanering och social hållbarhet, och den fysiska miljöns betydelse för individens och gruppens/samhällets sociala välmående. Det har blivit tydligt att diskussionen i allra högsta grad är levande, och att åsikterna är många, men kanske också att det inte finns mycket forskning som visar på enkla, tydliga samband i dessa frågor. Vissa tendenser eller riktningar går dock att uttröna, exempelvis att det finns en stark tilltro till den traditionella, täta och blandade stadsstrukturens möjlighet att utgöra en spelplan för mänsklig interaktion, tolerans och utveckling. Det är framförallt det "urbana" som lyfts fram som goda exempel, och som dess motsats framhålls ofta efterkrigstidens stadsplanering, framförallt de höghusområden som byggdes på 60- och 70-talet. Dessa omdebatterade stadsdelar utgör fortfarande idag en stor del av Sveriges bostadsbestånd (Legeby, 2010, s.14). Det är därför av intresse att titta närmare på hur dessa områden betraktas idag, på eventuella sociala problem och hur stadsplanerare, forskare och politiker tänker kring deras framtida utveckling ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

MILJONPROGRAMMET

Miljonprogrammet, som sjösattes 1965, var en bostadspolitisk insats av enorma mått. För att förstå den måste man dock backa ännu längre tillbaka i tiden. Som nämnts tidigare i uppsatsen ökade inflyttningen till städerna markant i samband med industrialiseringen och i början av förra seklet var trångboddheten, fattigdomen och bostadsbristen stor, och boendestandarden generellt väldigt låg (Söderqvist, 1999, s.11 & Legeby, 2010, s.26). Efter andra världskrigets slut, i samband med välfärdssamhällets utveckling, förbättrades boendestandarden stadigt, men var ändå fram till början av 60-talet fortsatt förhållandevis dålig och människor bodde fortfarande i hög utsträckning trångt. Man hade inte heller lyckats råda bot på bostadsbristen och situationen var sammantaget ohållbar. Bostadsbyggnadsutredningen fastslog 1959 att det, under de kommande femton åren, skulle krävas ett kraftigt utökat bostadsbyggande för att problemen skulle kunna lösas. Sex år senare, 1965, klubbade riksdagen igenom det så kallade Miljonprogrammet, med målet att en miljon nya bostäder skulle uppföras fram till 1974, något som också lyckades (Söderqvist, 1999, s.11-12). Miljonprogrammets stadsbyggande fortsatte inom den modernistiska och funktionalistiska tradition som växt fram långsamt alltsedan 1930-talet. Johan Rådberg (1997) menar att idéströmningarna tog sin början med arkitekten Le Corbusiers utopiska idéer om en höghusstad, effektiv, funktionsseparerad och modern. Hans idéer bröt brutalt med den gamla tidens stad, inte bara den traditionella kvartersstaden, utan också med det stadsbyggnadsideal som vid denna tid dominerade i Europa, trädgårdsstaden. Genom att bygga högt kunde marken mellan husen i Le Corbusiers vision frigöras

för parker, utan att befolkningstätheten för den sakens skull skulle minska. Höghusstaden ”... åstadkom hög befolkningstäthet och liten utbredning, på samma gång som den uppfyllde alla rimliga krav på sol, ljus och grönska.” (Rådberg, 1997, s. 49-50). I jämförelse med den gamla överbefolkade kvartersstaden, med dess fattigdom och sjukdomar, var den nya stadsstrukturen lockande och de modernistiska idéerna vann långsamt mark för att från 50-talet dominera stadsbyggandet nästan helt. (Tägil et al., 2007, s.24). Förortsområden av modernistiskt snitt hade byggts i omgångar sedan 40-talet, med grannskapsenheten som socialt ideal. Med de höghusområden som färdigställdes under miljonprogrammet blev skalan mycket större, husen högre och trafiksepareringen total. Områdena var framförallt planerade för bilismen och barriärer i form av trafikleder skilde dem från omkringliggande stadsbygd. Funktions-uppdelningen som också präglade dessa områden var ett led i försöken att bygga en mer demokratisk, jämlik och rationell stad. Miljonprogrammet möttes redan under sin samtid av hård kritik (Lilja, 1999, s.10-11 & 26). Den negativa inställningen har, som redogjorts för tidigare, bestått fram till idag.

Vår moderna bild av miljonprogrammets höghusområden beskrivs av Mats Franzén, professor i sociologi, som en ”samtidigt /.../ alltför kaotisk och en alltför välordnad plats.” (Franzén, 2005, s.162). Föreställningarna präglas lika mycket av idéer om brottslighet och stökigt utanförskap; som av en av modernismen planlagd monotoni. Framförallt den framväxande kreativa medelklassen vänder sig från förorten och söker sig till stadskärnan som antas härbärgera ett urbant, spännande och dynamiskt liv. ”Med gentrifieringen om- och uppvärderas innerstadskvarteren på ett karaktäristiskt sätt; parallellt skapas samtidigt Förorten /.../ som innerstadens andre.” (Franzén, 2005, s.165). Allt det spontana, sjudande och kreativa som stadskärnan anses kunna erbjuda, lider förorten i dessa beskrivningar helt brist på. Franzén menar att förorternas potential som platser för möten och kreativitet är tämligen förbisedd idag. (Franzén, 2005, s 167). Samtidigt som detta påstående säkert stämmer, finns det forskning som visar, att även om förortsbornas bild av sitt



Bild 3: Så som miljonprogrammet ofta skildras i bild, små förgrundsgestalter i ett storskaligt landskap.
Foto: Holger.Ellgaard (från Wikipedia commons (online) tillgänglig via:
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tensta_1971b.jpg, (2013-05-27) licensierad som offentligt material).



Bild 4: En annan bild av samma miljonprogramsområde, Tensta. Det kan nog ligga sanning i båda.
Foto: Tor Lindstrand (från Creative commons (online) tillgänglig via:
<http://www.flickr.com/photos/international-festival/2542456854/in/set-72157605282425563>, (2013-05-27) licensierad som offentligt material).

bostadsområde inte är alls lika negativ som den som framförs av stadsförespråkarna, så ses miljonprogrammets arkitektur och utomhusmiljö ändå, även av de flesta boende, som torftig och ensidig (Lilja, 2002, s. 37).

SEGREGATION OCH STIGMATISERING

Segregation är ett problem som tidigare kortfattat berörts, men då det ofta sätts likhetstecken mellan segregation och sociala problem i miljonprogramsområden är det av intresse att titta närmare på det även i detta sammanhang. Svenska städer har blivit alltmer segregerade och det är, speciellt i de större städerna, framförallt i miljonprogrammets storskaliga höghusområden som de med minst resurser samlats. Där är ofta inkomsterna som lägst, hälsan sämst och socialbidragsberoendet störst. Många boende har utländsk härkomst. Segregationen är ett demokratiskt problem, då den resulterar i att vissa grupper utesluts från samhället och inte får samma möjligheter till utveckling och välmående. Segregationen förstärker och skapar makthierarkier i samhället, där vissa befolkningsgrupper blir de styrande och andra de stigmatiserade, vissa inkluderade och andra exkluderade, och så vidare (Legeby, 2010, s.14-15 & Boverket, 2010).

Kulturgeografen Irene Molina (2005) har undersökt det hon kallar *stadens rasifiering*, det vill säga den etniska segregation som uppstått i många svenska städer, och dess koppling till miljonprogramsområdena. Det har skett en stor förändring i den mediala kritik som riktas mot dessa stadsdelar under det senaste halvsekle. När de först byggdes, och en tid därefter, var det själva utformningen som var problemet, och de som flyttade in betraktades ”som offer för ett slags människofientlig bostadspolitik och samhällsplanering.” (Molina, 2005, s.106). Detta står i stark kontrast till dagens bild, där det snarare är de boende (invandrarna) som ses som roten till problemet med den segregation som i sin tur anses leda till fattigdom och kriminalitet. Det finns idag en ”... allmän uppfattning /.../ om att boendesegregationen skapas av invandrarna själva, eftersom dessa antas vilja bibehålla sin kultur och därför söker sig till varandra och koncentrerar sig i vissa förortsområden. Denna uppfattning om den självvalda segregationen är utbredd, trots forskningsresultat som visar det motsatta, nämligen att de som invandrat till Sverige gärna vill bo i mer etniskt blandade områden, men att en rad mekanismer hindrar deras vilja.” (Molina, 2005, s.106-107). Precis som tidigare beskrivits anser Molina att det är människor med resurser som kan välja var och hur de vill bo, och att de som inte har samma ekonomiska möjligheter blir förvisade till de områden som anses vara minst attraktiva. Stadsplaneringen och bostadspolitiken har till viss del möjliggjort segregeringen. Staden har byggts upp av olika områden med enhetlig bebyggelse som skiljs åt rumsligt, så att småhusbebyggelse bildar sin egen enklav, hyreshus sin egen och så vidare. Även befolkningsgrupper har därmed segregerats. (Molina, 2005, s.109). Till detta kommer också mediernas spegling av miljonprogrammet och dess invånare. De senaste tjugo åren har beskrivningarna enligt Molina fått nykoloniala förtecken. Människor skiljs ut genom ras och kultur, och ansvaret för social problematik har lagts över på vissa grupper. När invandrare och deras bostadsområden återkommande sammankopplas med brottslighet och konflikter i media, växer också den mentala segregationen, som kan ta sig uttryck i form av rasism.(Molina, 2005, s.110-112) Det kan dels röra sig om etniska svenskar som inte vill bosätta sig i blandade områden, men också

om en kraftig stigmatisering av invandrare. ”Som hävdats inom postkolonial teori blir koloniseringen fullkomlig när de underordnades undermedvetna nås av de dominerande diskurserna. Det är just detta som händer i de svenska problemförorterna idag. När de människor som själva bor i dessa områden använder sig av dominerande diskurser för att beskriva sin egen situation har en slags mental kolonisering inträffat.” (Molina, 2005, s.113).

I sina intervjuer med boende på Malmvägen, ett miljonprogramsområde i Sollentuna, kommer Lilja (2002) fram till liknande slutsatser som Molina (2005). ”Här liksom i andra förorter finns stora skillnader mellan de boendes värdering av sin förort ur ett inifrånperspektiv och utomståendes utifrånperspektiv. Detta upplevs som besvärande av de intervjuade. De boende upplever att de ställs till svars för sitt boende. Att leva på den i omvärldens ögon segregerade förortens villkor innebär i många fall att uppleva sig marginaliserad både socialt och fysiskt. Glappet mellan inifrån- och utifrånperspektivet blir en förutsättning för segregationsprocessen.” (Lilja, 2002, s.24). Lilja (2002) anser att det funnits brister i sättet som förorten betraktats och beskrivits, då de som uttalat sig oftast kommit utifrån; de boendes egna upplevelser av sin bostadsmiljö har inte i tillräcklig utsträckning tagits i beaktande. Det finns i miljonprogramsområdena ett vardagsliv och en hemkänsla, det finns mötesplatser och sammanhang, och detta kommer sällan fram i debatten. Det finns dock också en inbyggd problematik i själva den modernistiska formen, en uppdelning av funktioner som leder till fragmentisering; en livlös och ensidig arkitektur som försvårar identitets- och meningsskapande och en avsaknad av möjlighet till skapandet av något gemensamt. Segregationen mellan förorten och resten av staden är också ett stort problem (Lilja, 2002, s.6-7).

Att bilden av förorten som problematisk kan bidra till skapandet av själva problematiken är något som tas upp även av Jesper Meijling (2008). Han beskriver hur folkpartiets rapporter om och kartläggningar av det de kallar *utanförskap* i själva verket bidragit till formandet av detsamma. Det finns en godtycklighet i användandet av begreppet, rapportförfattarna döper bostadsområden till *utanförskapsområden* enligt egna kriterier, och förespråkar sedan speciallösningar inom områdets gränser, utan att se att problem som exempelvis arbetslöshet grundar sig i staden och samhället som helhet (Meijling, 2008, s.46-50). De bidrar till viss del själva till den uppdelning av samhället som de vill bekämpa, genom att cementera bilden av miljonprogramsområdena som avvikande och problematiska. Genom att förenkla verkligheten och på ett tydligt sätt avgränsa sociala problem till vissa områden skapas en känsla av att man agerar, trots att de åtgärder som sätts in inte tar tag i den större, mer komplexa problematiken, och dessutom kan verka stigmatiserande (Meijling, 2008, s.52). Problemen skapas inte i bostadsområdet i sig utan av ekonomiska och samhälleliga omvandlingar. Det är dock enklare att söka förklaringar i den lokala skalan, att se själva bostadsområdet som orsaken till den svåra situationen och i nästa led också koppla problemen till människorna som bor där. Istället för att se det som händer som ett utslag av processer som pågår på en större samhällsnivå, nöjer man sig med att enbart fokusera på platsen där problemen kommer upp till ytan. Förortsområdena planerades under industrisamhällets höjdpunkt, utan tanke på att 60-talets goda ekonomiska utveckling, med stor tillgång på arbetsplatser, skulle avstanna. Produktionen var förlagd till andra delar av staden, och i förorten skulle arbetskraften bara *bo*. I dessa områden

finns därför en inbyggd brist på möjlighet till verksamhetsutveckling, det finns få arbetsplatser och liten möjlighet till skapandet av nya. Effekterna av samhällsproblem blir därmed fort synliga där, men det är inte där roten till problemet ligger (Meijling, 2008, s.61-62 & Meijling, 2010, s.136). ”En enda precisering räcker: *boendets enkla förutsättning är en relation till det produktiva livet utanför*. Man kan bara bo med framgång i en bostadsanläggning om man själv är *stark* i en socioekonomisk mening. Om en relation inte finns mellan arbetsliv å ena sidan och den boende å andra sidan, eller är för opålitlig, har det uppstått ett så kallat matchningsproblem – med svaga människor som befinner sig i områden byggda enbart för starka.” (Meijling, 2010, s.137).

Det verkar tydligt att problematiken i miljonprogrammen inte enbart beror på stadsstrukturen. I både Molinas (2005), Legebys (2010) och Liljas (2002) texter efterfrågas dock en större blandning av hustyper och funktioner i dessa stadsdelar, liksom i staden i stort. De frånskriver inte stadsplaneringen en roll i segregationsproblematiken, utan menar tvärtom att den utgör den spelplan på vilken segregation, rasism och medial snedvridning kan spelas ut (Molina, 2005, s.112; Legeby, 2010, s.16 & Lilja, 2002, s.6-7). Boverket (2010) lägger i sin text om social hållbarhet särskilt fokus på miljonprogramsområden, och menar att det där finns behov av stora insatser. Verket visar också på att detta är en uppfattning som delas av många kommuner, och att stadsplaneringen där används som ett verktyg med hopp om att lösa segregationsproblematiken (Boverket 2010). Jag kommer i nästa stycke undersöka hur omvandlingar av miljonprogramsområden kan ta sig uttryck, med exempel från Sverige och Europa, för att sedan titta närmare på hur Malmö Stad arbetar.

OMVANDLING OCH FÖRTÄTNING AV UTSATTA HÖGHUSOMRÅDEN

Stora summor har genom åren satsats på projekt som syftat till att stödja upprustning och ombyggnationer av olika slag i miljonprogramsområden. Det har rört sig om allt från förbättringar av utemiljöer genom plantering av mer grönska till mer omfattande Turn-around-projekt, där arkitekturen helt kunde ändra karaktär, genom kraftiga ombyggnationer. Turn-around-projekten fick en del kritik, då boende under omvandlingen fick flytta och hyresnivåerna blev högre. Det höjdes också röster för att bevara den tidstypiska arkitekturen i områdena, som en del av Sveriges kulturhistoria (Tägil et al., 2007, s.65-67). Författarna har också kartlagt planerna på framtida förändringar av Stockholms miljonprogramsområden. Målet för staden i stort är förtätning istället för utvidgning, och detta appliceras även på efterkrigstidens bostadsområden. Det saknas dock än så länge tillräckligt förändringstryck från marknaden i många förorter, vilket kan innebära ett hinder för en sådan omvandling. Det man vill satsa på är framförallt kompletteringsbebyggelse i mindre skala, för att göra bostadsbeståndet i höghusområdena mer varierat. På detta sätt kan redan bosatta ges möjlighet att stanna i området också när de vill uppgradera sitt boende, och dessutom kan andra befolkningsgrupper lockas att flytta in. Detta syftar till att på sikt bryta segregationsmönstren. (Tägil et al., 2007, s.68). Författarna konstaterar att endast få projekt har genomförts, men kan se två olika linjer för de planer som tagits fram: dels en *omfattande omvandling* med stor tillförsel av nya verksamheter; och dels en mycket försiktig *kompletteringsförtätning* av det slag som beskrivits ovan. Ett exempel på den första linjen är Kista som ska bli en av Stockholms åtta nya regionala kärnor. Området ska förvandlas till Kista Science City, bland annat med hjälp av etablering av IT-

verksamhet och högskola. ”Man säger sig vilja skapa en dynamisk stadsmiljö med levande gatustråk och ett brett serviceutbud. Innerstaden står som förebild.” (Tägil et al., 2007, s.70-71). I Tensta, ett annat miljonprogramsområde, är planerna mer modesta, och följer den andra linjen. Detta kritiserar av vissa debattörer som anser att det behövs större åtgärder för att vända den negativa trenden i förorterna. Hela strukturen bör, enligt dessa, omvandlas på ett sätt som gör den mer stadsmässig. Det finns dock ofta ett motstånd bland de boende mot stora strukturella förändringar, som kan ”uppfattas som rena ”överhetsprojekt”.” (Tägil et al., 2007, s.71-72). Författarna betonar att det redan idag finns mycket engagemang och verksamheter av olika slag som drivs av befolkningen i miljonprogramsområdena. Detta är något som i högre utsträckning borde tas tillvara i planeringen, genom att på ett respektfullt sätt planera utifrån varje enskilt områdes speciella förutsättningar. ”I förändringsarbetet bör eftersträvas en balans mellan myndigheter och befolkning, mellan visioner och pragmatiska lösningar och mellan handlingskraft och en vetskap om att förändringar bör få ta tid.” (Tägil et al., 2007, s.73).

I Europa finns exempel på omvandlingar som redan genomförts och där resultat för den sociala hållbarheten kan börja anas. Ett sådant exempel tas upp av den holländske arkitekten Christoph Grafe (2005), som redogör för omvandlingen av ett modernistiskt höghusområde, Bijlmer, utanför Amsterdam. Området kunde, när det stod färdigt, estetiskt och funktionsmässigt ses som kronan på verket i den modernistiska stadsplaneringen i Nederländerna. Här hade idealen dragits längst, och området bestod av mycket storskaliga höghus utplacerade i parkmiljö, med stark funktions- och trafikseparering (Grafe, 2005, s.48-49). Bijlmer blev snart förknippat med social problematik och på 90-talet beslutades att nära hälften av byggnaderna skulle rivas och de upphöjda vägarna sänkas ner till marknivå. I höghusens ställe uppfördes lägre hus, till stor del i form av traditionella holländska radhus med tillhörande trädgård. Grafe (2005) förhåller sig något kritisk till den omfattande privatiseringen av det tidigare offentliga och öppna parklandskapet, men menar att de farhågor han och andra hade under omvandlingen inte har besannats. De ursprungliga invånarna, med rötter i Surinam och Afrika, har inte som befarats ersatts av andra befolkningsgrupper. Radhusen och de nybyggda lägenheterna har istället blivit en attraktiv möjlighet till bostadskarriär för den medelklass som växt fram i de invandrade grupperna (Grafe, 2005, s.49-50). Gatulivet i Bijlmer är också, i jämförelse med andra områden med samma bebyggelsestruktur, rikt. Grafe (2005) sammanfattar med något tillbakahållen optimism: ”Med viss försiktighet kan man hävda att denna *retour a l'ordre*, återinförandet av en ganska traditionell förorts- eller halvurban planering, har varit hyggligt framgångsrik med att skapa en stabil bostadsmiljö där det också finns affärsverksamhet” (Grafe, 2005, s.50).

Boverket (2010) framför viss kritik mot det sätt på vilket segregationsproblematiken hanteras i svensk stadsplanering idag. Verket skriver att ”Trots retoriken om allsidig hushållssammansättning, blandning och variation är intrycket att kommunerna i den fysiska stadsutvecklingen egentligen inte gör så mycket för att komma åt boendesegregationen i sig, alltså den rumsliga åtskillnaden mellan var olika grupper bor. De metoder som eventuellt används förslår inte för att bryta åtskillnaden mellan fattiga och rika i boendet. Det rör sig främst om åtgärder som syftar till att kunna erbjuda

nya och mer attraktiva boendeformer i resurssvaga bostadsområden, genom kompletteringsbebyggelse, ombyggnad eller omvandling till bostadsrätt. Men det blir fråga om ganska små projekt, samtidigt som ytterst lite görs för att bryta upp den ensidiga befolkningssammansättningen i de mer välbärgade områdena. Man ser också en ambition att åstadkomma ett varierat bostadsutbud i nya bostadsområden men i praktiken kommer dessa ändå ofta att rikta sig till en välbärgad målgrupp och därmed snarare förstärka än motverka den socioekonomiska boendesegregationen.” (Boverket, 2010, s.11). De förspråkar mer av en helhetssyn på staden, och en integrering av förorterna i omgivande stadsbygd, genom starkare kopplingar mellan olika stadsdelar. Verket förhåller sig dock inte enbart kritiskt till satsningarna som genomförts eller planerats i miljonprograms-områden. De kan ha en positiv effekt, men texten betonar vikten av att boende inte, på grund av nybyggnationen, tvingas flytta till andra områden när mer resursstarka grupper flyttar in, då detta enbart skulle bidra till att också problemen flyttas, utan att lösas (Boverket, 2010, s.11). Verket (2010) har formulerat fem punkter som är avgörande för att uppnå en socialt hållbar utveckling i staden som helhet, men med särskilt fokus på de så kallat utsatta bostadsområdena.

- *Helhetssyn*; förnyelsen av enskilda bostadsområden ska ses som en del av stadens utveckling som helhet, samt de fysiska åtgärderna ska kombineras med sociala åtgärder
- *Variation*; i skala, estetik, funktioner, befolkningsgrupper och så vidare.
- *Samband*; att skapa starkare kopplingar mellan olika stadsdelar.
- *Identitet*; ge bättre möjlighet till en positiv identifiering med området där man bor, samt förtydliga och förbättra identiteten även utåt.
- *Inflytande och samverkan*; allt förändringsarbete ska ha sin utgångspunkt i en dialog med de boende och berörda aktörer.

(Boverket, 2010, s.45).

EXEMPELORT MALMÖ

Som konstaterats tidigare är hållbarhet ledordet i många kommuners stadsplanering idag, och förtätning ett av de verktyg som ofta nämns. Detta är fallet också i Malmö, och jag kommer nedan gå igenom Malmös allmänna syn på förtätning och social hållbarhet i aktuella styrdokument och diskussionsunderlag; för att sedan titta närmare på hur man tänker kring utvecklingen av ett av stadens mest omtalade miljonprogramsområden, Rosengård.

STADSPLANERING FÖR SOCIAL HÅLLBARHET – DEN ALLMÄNNA HÅLLNINGEN

”...vår nya översiktsplan är mycket av en förtätningsplan.” skriver Christer Larsson, stadsbyggnadsdirektör på Malmö stad, på sin blogg (online, 2013-05-18), i en beskrivning av ÖP2012, som då precis släppts. Det går inte annat än att hålla med. Förtätningen nämns som den

”övergripande prioriteringen”, staden ska ”läka samman” genom att nybyggnationen sker innanför yttre ringvägen; funktionsblandning, grönhed och täthet är ledorden (Malmö stad, 2013, s. 5). Förtätningen är det medel med vilket Malmö stad vill uppnå hållbarhet, ekonomisk, ekologisk och social. Malmö har under de senaste 15 åren genomgått en förvandling från en stad i kris till en framåtblickande, växande och attraktiv stad, men den sociala utvecklingen har under samma period släpat efter, och detta vill kommunen nu åtgärda. ”Med ambitionen att bidra till en god social utveckling i alla stadsdelar är det viktigt att arbeta med hela Malmö. Stadens olika delar ska läkas samman och barriärer ska brytas, såväl fysiska som mentala. Skillnader i levnadsvillkor mellan olika stadsdelar ska minska. Alla delar av staden ska vara attraktiva att bosätta sig i och ett viktigt mål är att minska segregation och utanförskap. Malmö ska dra nytta av den potential som stadens kulturella struktur ger.” (Malmö stad, 2013, s. 13). I ÖP2012 konstateras att stadsplaneringen inte ensamt kan vara lösningen på sociala problem, men att en god stadsstruktur kan möjliggöra en bättre utveckling. Bland annat ska områden med ensidig bebyggelse kompletteras med nya bostadstyper för att på så sätt kunna minska boendesegregationen, och täthet och funktionsblandning ska också ge upphov till ett rikt stadsliv (Malmö stad, 2013, s. 14 samt 18). Andra åtgärder som återkommer genom texten är att bryta barriärerna och skapa bättre flöden mellan olika stadsdelar; att skapa mötesplatser, både i form av offentliga rum, som torg och parker; och genom att viktiga målpunkter som bibliotek, kulturverksamhet med mera placeras över hela staden. Gator ska vara trygga och attraktiva och locka till vistelse. Enligt samma logik som omfamnas av tidigare nämnda stadsförespråkare, tror Malmö stad att en tät och blandad stad ger upphov till ett rikt stadsliv med möjlighet till möten mellan olika befolknings-grupper; samt att detta skapar ökad tolerans, trygghet och bättre möjligheter för individen (Malmö stad, 2013, s. 20-21).

I *Så förtätar vi Malmö! - Dialog-pm 2010:2* diskuteras olika sätt som Malmö kan förtätas på och arbetet ska utgöra ett kunskapsunderlag för framtida utveckling av staden (Malmö stad, 2010, s.2). Det konstateras att möjligheterna för förtätning är goda, då den nuvarande strukturen är förhållandevis gles och topografiska hinder saknas. Det finns många olika möjliga strategier, och några av de som nämns är *ändrad stadskaraktär*: en omvandling av en gles struktur till en tätare; *kompletteringsbyggande*: punktförtätning i enstaka öppna ytor i befintlig struktur; *påbyggnader*: tillägg av våningsplan på befintliga hus; *överdäckning*: skapar möjligheter för nybyggnation ovanpå stora trafikleder och spårområden; samt *utfyllnad i vatten*: då nya markytor skapas (Malmö stad, 2010, s. 7 samt 22). I texten undersöks också förtätningspotentialen i de olika stadsstrukturer som finns representerade i Malmö. De med störst möjlighet till förändring anses vara de storskaliga bostadsområdena från miljonprogramseran samt verksamhetsområden. Även trafikområden har stor potential, men genomförandet av en förtätning är på sådana platser inte okomplicerat och skulle innebära höga kostnader (Malmö stad, 2010, s. 32, 38 samt 42). I ÖP2012 nämns Norra Sorgenfri – Rosengård som ett av de tre mest prioriterade utvecklingsområdena i Malmö, och som storskaligt bostadsområde är Rosengård också, i enlighet med *Så förtätar vi Malmö!*, ett av de områden som har störst potential för förtätning (Malmö stad, 2013, s.58 & Malmö stad, 2010, s. 32). Stadsdelen är en av Malmös mest omtalade och kritiserade, och det finns spridda föreställningar om Rosengård som skapare av sociala problem (Hallin et al, 2010). Det är därför intressant att undersöka vidare hur Malmö stad arbetar praktiskt med stadsplanering och -byggande i detta område med fokus på social hållbarhet och förtätning, då begreppen är starkt sammankopplade i den aktuella översiktsplanen (Malmö stad, 2013).

ROSENGÅRD

Rosengård är en stadsdel uppbyggd av sju bostadsområden: Persborg, Västra Kattarp, Törnrosen, Örtagården, Apelgården, Kryddgården och Herrgården. Som Hallin et al. (2010) konstaterar ingår de två första inte i det som de flesta till vardags tänker på som Rosengård. Dessa områden är byggda innan miljonprogrammet inleddes, under 40- och 50-talet, och är mer småskaliga än övriga Rosengård, bestående av mindre flerfamiljshus samt småhus. Liksom andra svenska städer hade Malmö stora problem med bostadsbrist, trångboddhet och dålig standard under första halvan av 1900-talet, och Rosengårds övriga fem bostadsområden byggdes som ett försök att få bukt med problematiken. Skalan var stor, husen höga, man hade ett bilfritt, grönt, hälsosamt och modernt bostadsområde

som mål, men detta till trots ”uppfattades den av många som människofientlig” och området fick snabbt dåligt rykte (Hallin et al., 2010, s.28-29). I början var det framförallt svenska arbetare som flyttade till Rosengård från stadskärnan, med ett litet inslag av arbetskraftsinvandrare. Gröna vågen under 70-talet och den småhusbebyggelse som blev dess följd ledde dock till att befolkningssammansättningen ganska snabbt ändrades. Idag har en stor del av befolkningen sina rötter utomlands. Rosengård benämns ofta som segregerat, med den underliggande betydelsen att invånarna etniskt och socioekonomiskt skiljer sig från övriga Malmö. Även inom området skiljer sig förhållandena dock mycket åt, och mönstret följer i mångt och mycket upplåtelseformerna. De delområden som består av eller har inslag av bostadsrätter har en ekonomiskt sett starkare befolkning, medan de som bor i hyresrätter ofta inte har samma resurser. (Hallin et al., 2010, s.30-33).

Rosengård har, genom medias rapportering, blivit rikskänt. Rapporteringen är till allra största delen negativ, och fokuserar på oroligheter, kriminalitet och fattigdom. Det finns sociala problem i Rosengård, framförallt i delområdet Herrgården. Problemen bottnar i en mängd komplicerade orsakssamband, vilket Hallins et al. (2010) utredning tydligt visar. Segregation, upplevt utanförskap och ekonomiska strukturomvandlingar är några av de orsaker författarna tar upp (Hallin et al., 2010). Det finns inte utrymme för att inom ramen för denna uppsats söka mer djuplodande svar på ursprunget till dagens situation i Rosengård. Tydligt är, också med stöd i exempelvis Molinas (Molina, 2005) text, att orsakerna går betydligt djupare än den fysiska miljöns inverkan på människor. En lösning måste sökas med breda verktyg, politiska, ideologiska etcetera. Dock finns det trots detta från kommunens sida en ambition att även använda stadsplanering och arkitektur som ett medel att uppnå ökad social hållbarhet i stadsdelen, framförallt för att minska

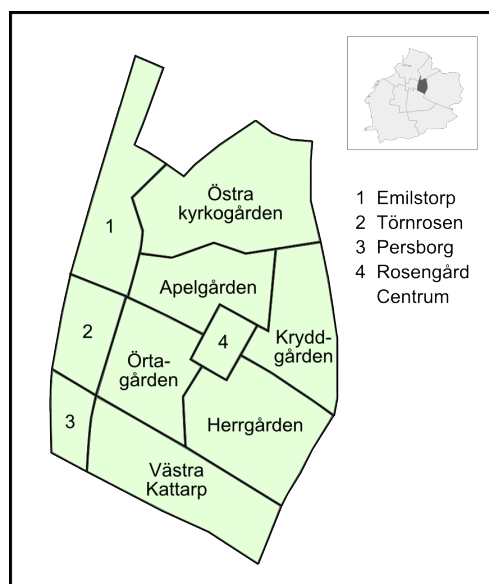


Bild 5: Rosengårds placering i Malmö, samt delområdesindelning, utöver bostadsområdena också ett industriområde (1), en kyrkogård och Rosengårds centrum. Bild: Jorchr (från Wikipedia commons (online) tillgänglig via: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Roseng%C3%A5rd_2009.png (2013-05-27), licensierad som offentligt material).

boendesegregationen. Hur tänker då Malmö Stad kring den framtida stadsplaneringen i Rosengård?



Bild 6: Rosengård sett från öster. Foto: Fred J (från Wikipedia commons (online) tillgänglig via: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Roseng%C3%A5rd_fr%C3%A5n_%C3%B6ster.jpg (2013-05-27) licensierad som offentligt material).

FÖRTÄTNING OCH FUNKTIONSBLANDNING

I Malmö stads (2008) dialog-pm *Rosengård!* diskuteras hur en möjlig utveckling av stadsdelen skulle kunna tänkas se ut. Det konstateras att Rosengård med sitt centrurnära läge har stor potential att bli en del av en utvidgad stadskärna, men att dess uppdelning i olika områden med ensidiga boendeformer är ett problem. ”Genom att förtäta och kompletteringsbebygga med lokaler för verksamhet och öka variationen av bostäder med olika upplåtelseform kan området bli mindre ensidigt och erbjuda ett mer fullödigt stadsliv. /.../ Med kompletteringsbebyggelse i syfte att öka blandningen /.../ kan stadsdelen bli mer integrerad i sig.” (Malmö stad, 2008, s.12). *Rosengård!* (2008) går igenom ett flertal möjliga stadsplaneringsåtgärder som skulle kunna stärka stadsdelens sociala hållbarhet. De kan lite grovt delas in i tre kategorier:

- *Förtätning med bebyggelse.* Nybyggnation för att skapa variation i skala, uttryck, hustyp och upplåtelseformer; möjliggöra boendekarriär inom området samt skapa lokaler för verksamheter. Det kan också ske genom att befintlig bebyggelse byggs om eller byggs till, exempelvis att bottenvåningen görs om till lokaler för verksamheter eller att våningar och längor adderas. Förtätning kan ske på obebyggd kvartersmark, mellan befintliga hus, längs trafikleder som smalnas av, till viss del på parkmark samt i industriområden som omvandlas.
- *Förtätning med ytor för aktiviteter och vistelse,* att exempelvis skapa ett stadsdelstorg, något som saknas idag; lekplatser och idrottsplatser av olika slag; platser för odling, både i form av kolonilotter och odlingsmöjligheter på bostadsgårdarna; en allmän förbättring av bostadsgårdarna, med möjlighet till egen trädgård, till vistelse och identitetsskapande. Under denna punkt faller även till viss del byggandet av attraktiva målpunkter som kan locka människor från hela staden till Rosengård, då fokuset är just på de aktiviteter som där kan

uppstå i form av utbildning, verksamhet, kultur etc. Ett exempel är det Innovations- och utvecklingscentrum som det finns planer på att uppföra i stadsdelen.

- *Skapa stråk och kopplingar*, även här ingår till viss del förtätning, exempelvis genom att man omvandlar de industriområden som skiljer Rosengård från resten av staden till platser för bostäder och verksamhet, för att på så sätt koppla samman stadsdelen bättre med omgivningen. Förtätning av attraktiva offentliga rum samt ny bebyggelse med plats för verksamheter längs med viktiga stråk är också något som föreslås. Utöver detta nämns även förbättringar av grönstråk, gång- och cykelstråk och kollektivtrafik, samt en förändring av gatunätet så att genomströmningen genom området kan bli bättre, samt skapandet av en ny kommunikationsnod.

(Malmö stad, 2008)

PLANPROGRAM FÖR HERRGÅRDEN OCH ROSENGÅRDSFÄLTET

Dialog-pm:et *Rosengård!* (2008) resulterade några år senare i ett planprogram för delområdet Herrgården och den intilliggande parken kallad Rosengårdsfältet. Planerna har inte realiserats eller fastlagts med tidsram, utan utgör enbart visioner. Det är dock ändå intressant att titta närmare på dessa då de tydligt visar på Malmö stads intentioner i området. Malmö stad (2012) har i detta program utarbetat mer konkreta och detaljerade planer för hur utvecklingen ska kunna ske. Texten presenterar en bred strategi bestående av en mängd olika delar, som tillsammans ska leda till att de uppsatta målen nås. Dessa mål kan kortfattat beskrivas som *sammanlänkning; mer orienterbar stadsstruktur; fler mötesplatser; skapande av målpunkter* samt *ökad funktionsblandning och aktivitet* (Malmö stad, 2012, s. 18-19).

Det bärande elementet i området är Rosengårdsfältet, som i de nya planerna utgör ryggraden kring vilken resterande delar byggs upp. Förtätning föreslås i parken, både i form av aktiviteter och i form av nya bostäder och lokaler för verksamheter. Det är framförallt parkens kanter som ska aktiveras på olika sätt, för att på så sätt skapa starkare kopplingar till omgivningen, samt bättre sammanlänkning mellan de bostadsområden som ligger norr och söder om grönområdet. Exempel på aktiviteter som kan tillkomma på Rosengårdsfältet är utökade möjligheter till odling av olika slag, utöver de populära kolonilotter som redan finns; lekplatser och plats för idrottsutövning. Parken ska öppnas upp mer och viss del av marken ska samutnyttjas med närliggande skolgårdar. Ett aktivitetsstråk ska skapas genom parken. (Malmö stad, 2012, s. 26 samt 32-36). Planprogrammet föreslår att delar av parkens kanter bebyggs för att stötta aktiviteter, parkens form och funktion, stråk etc. Bebyggelsen skulle framförallt bestå av radhus som vänder sig både mot gata och park, men också lokaler för verksamheter kan tillkomma i vissa lägen och en målpunkt i form av en handelsträdgård med tillhörande café förläggs också till parken. (Malmö stad, 2012, s. 33-36). Det intilliggande skolområdet är nästan helt monofunktionellt, med stora utbredda anläggningar för skol- och fritidsverksamhet och förskola. Viss ombyggnad bör ske och nya byggnader tillkomma, och lokalerna bör kunna användas till andra verksamheter än de nuvarande, så att mer blandning och aktivitet kan uppstå. Det finns idéer om att uppföra en målpunkt i detta område, i form av en fotbollsarena eller en plats för kultur och utbildning (Malmö stad, 2012, s. 37-42).

I själva Herrgårdens bostadsområde behövs upprustning av bostadsgårdarna och de offentliga rummen. Detta kan ske genom nyplantering, stadsodling och skapandet av semiprivata zoner, vilket i sin tur kan leda till stärkt och varierad identitet bostadsgårdarna emellan. Viss förtätning med bebyggelse är också planerad i södra kanten mot Rosengårdsfältet, även här i form av radhus. De två flerfamiljshus som ligger närmast Inre ringvägen är i nuläget utsatta för mycket buller. I deras ställe skulle byggnader med plats för verksamheter kunna uppföras. De skulle skydda bostadsområdet från trafikledens höga ljudnivåer, samtidigt som de ökar funktionsblandningen i området och skapar en mer inbjudande entré till stadsdelen, genom att vända sig ut mot gatan (Malmö stad, 2012, s.44-46). Även längs Amiralsgatan, den i dagsläget storskaliga infarten till Rosengård och Malmö, kan nya hus byggas om vägen smalnas av. Mot Amiralsgatan ska lokaler för verksamheter finnas, och in mot bostadsområdet ges plats för bostäder (Malmö stad, 2012, s. 49-51).

Det betonas i planprogrammet att en omvandling av det slag som beskrivits ovan kräver stora ekonomiska investeringar, och arbetet bör därför ske i etapper. Det som ska prioriteras är förtätningen och aktiveringen av Rosengårdsfältet, och de andra åtgärderna får sedan följa gradvis efter hand (Malmö stad, 2012, s.54). Planprogrammets beskrivning stämmer bäst in på utvecklingslinje två (se rubriken *Omvandling och förtätning av utsatta höghusområden*, samt Tägilet al., 2007), det vill säga försiktig kompletteringsbebyggelse. Även om viss uppluckring av trafiksepareringen förespråkas (Malmö stad, 2012) så kommer strukturen i stort bevaras, med tillskott av bebyggelse i annan skala och med annan funktion. I dialog:pm *Rosengård!* finns dock också tecken på mer högtflygande planer, som exempelvis en kraftig ombyggnad av Rosengård centrum, byggandet av ett Innovations- och utvecklingscentrum och liknande (Malmö stad, 2008). Även i planprogrammet finns spår av detta kvar, vissa målpunkter planeras, i form av en fotbollsarena eller plats för kultur men formuleringarna kring dessa är vaga och det är svårt att avgöra verklighetsförankringen. Det som konkret presenteras är det ovan nämnda trädgårdscentrumet med tillhörande café på Rosengårdsfältet, men om detta kan komma att utgöra tillräcklig attraktionskraft för att locka människor från andra delar av staden att besöka Rosengård kan kanske betvivlas. Det är värt att fundera kring huruvida de planerade radhusområdena riskerar att bli egna enklaver, liksom villaområdet söder om Rosengårdsfältet blivit. I bästa fall minskar de omflyttningen i området och möjliggör för Rosengårdsbor att kunna välja en ny typ av bostad, så som är fallet med Biljmer (Grafe, 2005). Att fokus inte enbart ligger på byggnader utan också på att förtäta med *aktiviteter* kan nog vara betydelsefullt och positivt. De projekt som redan genomförs i stadsdelen får också sägas vara exempel på den försiktiga kompletteringslinjen. Detta är exempelvis uppförandet av Bokalerna längs Rosengårdsstråket och det torg som håller på att byggas där; aktivitetsytan "Rosens röda matta" samt det nya kvarteret vid von Lingens väg (Malmö stad, hemsida, länken Pågående översiktsplanering [online] 2013-05-27; Malmö stad, hemsida, länken

Byggprojekt & vägarbeten [online] 2013-05-27 & Malmö stad, hemsida, länken På gång i Rosengård [online] 2013-05-27). Att det är just komplettering som används som metod behöver dock inte vara något negativt, kanske är detta långsamma tillförande av nya funktioner och aktiviteter det som behövs. Kanske finns möjlighet till större förankring bland de boende, kanske

kan man på detta sätt bättre ta tillvara det engagemang, föreningsliv och verksamheter som redan finns i Rosengård idag, utan att man riskerar att köra över någon.

Fysisk planering kan med största sannolikhet inte lösa allt, och det är viktigt att komma ihåg att det finns underliggande maktstrukturer och fördomar som genomsyrar samhället i stort, och att dessa måste förändras genom andra insatser än de rent bostads- och stadsbyggnadspolitiska (se exempelvis Molina, 2005, s.112-114). Meijling (2010) går så långt som att ifrågasätta om en fysisk omvandling alls är ett meningsfullt verktyg för förbättring av den sociala hållbarheten, då han menar att orsaken till problematiken inte går att finna i bostadsområdet i sig utan i samhället i stort. Svårigheterna med att omvandla de funktionalistiska strukturerna är stora, det blir med tvång man tillför nya byggnader i den mycket strikta formen. ”Hur storstilade angrepp på kritiserade byggnadsstrukturer man än sätter in, kommer dessa angrepp alltid att förbli små *knappt märkbara meningslösheter i marginalen* till den fråga det verkligen handlar om: arbetsmarknaden.” (Meijling, 2010, s.138). Kanske kan den fysiska utformningen och placeringen av bostäder, verksamheter och aktiviteter av olika slag dock understödja och stärka människors utveckling? Kanske kan den också bidra till att förändra bilden av förorten och dess invånare. Det viktiga är dock kanske inte alls omvandlingen av dessa områden, utan att stadsplanerare och politiker tar ett steg tillbaka och ser var problemet verkligen ligger. Kanske är det, som många forskare menar, snarare majoritetssamhällets syn på förorten och dess invånare, samt det stadsbyggande som sker i övriga staden, som är motorn i segregationsprocessen (se exempelvis Boverket, 2010; Arnstberg et al., 2010 & Molina, 2005).

AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REFLEKTION

Utgångspunkten för denna uppsats var att, på ett öppet och fördomslöst sätt, undersöka hur social hållbarhet kopplas till stadens fysiska form och struktur i stadsplaneringsdebatt och forskning. Finns det överhuvudtaget ett vedertaget samband? Vilka stadsstrukturer förs fram som positiva respektive negativa för det sociala välmåendet, och vilka är argumenten? Jag var också intresserad av att undersöka diskussionen kring de så ofta kritiserade höghusområdena från miljonprogramseran, områden som ofta kopplas till social problematik. Används stadsplanering som ett verktyg för att lösa de eventuella problemen, och i sådana fall hur? Jag valde ut Malmö stad som exempel på hur en svensk kommun arbetar, och ville titta närmare på deras inställning till ämnet i stort, samt hur de tänkte kring planeringen av Rosengårds framtida utveckling.

Jag var redan från början medveten om att jag inte skulle kunna hitta några entydiga svar på *om* social hållbarhet kan kopplas till stadsstrukturen, och, om så är fallet, *vilken* stadsstruktur som skulle vara den bästa. Att följa den pågående debatten kändes mer hanterbart och givande, och valet att göra en litteraturstudie var därför ganska självklart. Det hade varit intressant att också genomföra intervjuer med exempelvis tjänstemän eller politiker på Malmö stad, för att få en större inblick i hur de arbetar med frågor kring social hållbarhet i stadsplaneringen, men det var tyvärr något som fick

prioriteras bort på grund av tidsbrist. Jag gick in i arbetet utan speciellt mycket förkunskap. Detta i kombination med storleken och bredden på det ämne jag valt att undersöka gjorde att det ibland kändes svårt att veta om jag valt ut representativ litteratur. Det är närmast omöjligt att, inom ramen för en kandidatuppsats, göra annat än skrapa på ytan på det komplexa och mångbottnade koncept som social hållbarhet i en urban kontext utgör. Denna uppsats strävar inte efter att ge några svar, utan mitt mål har varit att hitta och presentera huvudriktningar i den argumentation som förs, på ett så balanserat sätt som möjligt. Den litteratur jag valt ut består dels av verk som presenterats under utbildningens gång, och dels av verk som jag hittat genom mer öppna och allmänna sökningar, framförallt på mina nyckelord. Med mer tid, kunskap och utrymme hade kanske ett ännu bättre urval kunnat göras och fler exempel sökas.

Social hållbarhet verkar vara ett begrepp som är svårt att definiera. Detta kan säkerligen bero på att det omfattar ett brett spektrum av olika företeelser, samtidigt som det kan referera till något som är väldigt specifikt och bundet till en viss plats, grupp eller tid. Kanske kan det, som Boverket (2010) menar, känneteckna både en process och ett tillstånd. Man kan tala om social hållbarhet både på individ- respektive grupp- eller samhällsnivå, och de båda nivåerna torde till viss del, men inte helt, sammanfalla. Som diskuterats tidigare i uppsatsen kan en individ uppnå eget socialt välmående utan att det med nödvändighet leder till social hållbarhet i samhället i stort. Det verkar exempelvis finnas belägg för att det för individen följer många positiva kvalitéer med ägandet av en egen villa och att bo omgiven av människor som tillhör samma befolkningsgrupp som en själv. Att detta boendeval kan leda till ökad segregation, och därmed sämre möjligheter för människor som inte har samma ekonomiska resurser, verkar det dock råda stor enighet om. För att mäta den sociala hållbarheten kan ingen av skalnivåerna utelämnas. Social hållbarhet på stads- eller samhällsnivå kan troligtvis inte uppnås utan socialt välmående på individnivå, å andra sidan kan inte en enskild individs lycka i sig automatiskt leda till slutsatsen att den sociala hållbarheten på samhällsnivån är god. Individernas enskilda upplevelser kan nog anses utgöra en mängd pusselbitar som tillsammans måste fogas ihop till en större bild.

Att koppla social hållbarhet till stadens form har också visat sig vara komplicerat. Att det finns samband mellan stadens uppbyggnad och människors välmående verkar de flesta vara överens om. Åsikterna går dock isär något när det kommer till de slutsatser som kan dras kring vilken stadsstruktur som på bästa sätt främjar social hållbarhet. Förespråkarna av den täta och funktionsblandade staden ser ut att vara i majoritet, och de offentliga rummen lyfts av dessa debattörer ofta fram som oumbärliga platser för mänsklig interaktion; interaktion som i sin tur, speciellt i den segregerade staden, sägs kunna leda till ökad tolerans, förståelse samt också möjlighet för bättre individuell utveckling. Många av dessa slutsatser verkar grunda sig i observationsstudier av olika slag utförda i Jacobs (2004) och Gehls (2006) anda. Det ökade intresset för stadscentrum som plats att bo och verka i kan också tänkas tyda på att den traditionella kvartersstrukturen och funktionsblandningen har en särskild dragningskraft. Dock kan man fråga sig varför så många trots allt väljer att bosätta sig i områden med helt andra strukturer. Kanske är det så att den täta staden saknar vissa essentiella kvalitéer i form av exempelvis egen tomt, lugn

omgivning eller känsla av trygghet, som ett spännande och sjudande stadsliv inte kan väga upp? Det är också intressant att fundera på om det går att bygga *stad* i dess traditionella bemärkelse överallt, även i periferin. Finns det befolkningsunderlag där för att funktionsblandning och folkliv alls ska kunna uppstå? Är det ens önskvärt att bygga tät stad från ena stadsgränsen till den andra? Det finns de som menar att tilltron till en viss stadsstruktur är överdriven och romantisk. Raattamaa tror exempelvis snarare på decentraliseringens förmåga att sprida makten över staden, vilket kan komma fler befolkningsgrupper än de mest resursstarka till gagn. Enligt honom är det viktigare att målpunkter, så som kunskaps- och maktcentrum, kulturinstitutioner, med mera placeras ut i olika delar av stadslandskapet istället för att samlas i mitten (Klingberg, 2006). Denna spridning av centrala samhällsfunktioner behöver nog dock inte stå i motsats till en förtätning av stadslandskapet?

Efterkrigstidens höghusområden lyfts av stadsförespråkarna återkommande upp som exempel på en stadsstruktur som har en negativ effekt på de boende. Den stora skalan, likriktningen och funktionsuppdelningen anses förhindra att ett stadsliv uppstår, och därmed minskar enligt dessa debattörer möjligheterna till interaktion, gemenskap och identitetsskapande. Att detta verkligen är fallet verkar inte vara helt klarlagt, det är ibland svårt att avgöra hur mycket av kritiken som grundar sig i fördomar och utifrånperspektiv. Även de boende verkar dock ofta uppfatta arkitekturen och de offentliga utemiljöerna i miljonprogrammen som torftiga. Om just områdenas *struktur* är ett problem är dock svårt att avgöra. Kanske är det den likriktade och ”grå” arkitekturen, och bristen på kreativitet och omväxling i landskapets utformning som är problemet, snarare än den modernistiska planstrukturen i sig? Det finns enligt flera studier mycket väl fungerande föreningsliv och liknande redan idag, och kanske är det framförallt bristen på riktiga lokaler för verksamheter och aktiviteter som hindrar en vidareutveckling av det sociala livet? Kanske är det också så att det finns ett slags förortsliv som är helt eget och lika värdefullt som det rent urbana livet stadsplanerare ofta vill åt, ett liv som kanske är svårt att upptäcka vid en flyktig och distanserad första anblick?

Det är viktigt att även ha i åtanke att de modernistiska höghusområdena sedan sin tillkomst kritiserats hårt, och att deras dåliga rykte kan vara en bidragande orsak till sociala problem, en slags självuppfyllande profetia, där samhällets syn på förortsborna skapar en problematisk och stigmatiserande identitet även hos de boende själva. Det verkar vara bortom tvivel att sociala problem grundar sig i mer än enbart stadens form. Vad kan då stadsplaneringen uppnå? Kan den överhuvudtaget användas som ett verktyg för att förbättra social hållbarhet? Kanske kan den i alla fall understödja en positiv utveckling av områden, i samband med andra insatser av mer politiskt eller socialt slag, dels som ett sätt att uppnå den blandning av verksamheter och bostäder som verkar vara positiv för ett områdes utveckling, och dels genom att skapa en känsla av att det finns en framtidsstro i området, att det sker en utveckling. Det går inte heller att utesluta att stadsförespråkarnas kritik är välgrundad, att strukturen faktiskt understödjer den negativa utveckling som skett. Kanske kan då stadsplaneringen verkligen vara i alla fall en del av en lösning. Det är nog oavsett av stor vikt att närma sig förorterna med respekt och öppenhet. Om man redan på förväg dömer ut det liv som levs där, kan man troligen riskera att förstöra fungerande sociala strukturer.

Som konstateras av Boverket (2010) så är det nog också så, att det inte går att lösa problemen i förorterna genom att lägga allt fokus på utvecklingen av just dessa områden. Staden bör ses som en helhet, och utveckling av andra stadsdelar kan ha större betydelse för minskningen av segregation och stigmatisering. Jag hade från början som mål att se hur man arbetade även med andra ensidiga områden, exempelvis villamattorna, men fick ge upp den tanken då arbetet riskerade att bli för omfattande. De ensidiga och utbredda småhusområdena verkar nästan helt undgå den svidande kritik höghusområdena får utstå, kanske mycket för att de sociala problemen tillsynes saknas. Dock verkar forskare vara överens om att det är där, snarare än i de så kallat utsatta områdena, som roten till segregationsproblematiken ligger. I dialog-pm:et *Så förtätar vi Malmö!* beräknas förtätningspotentialen i villaområden vara låg (Malmö stad, 2010). Mycket fokus läggs däremot på de höghusområden som finns i stadens ytterkanter. Malmö stad verkar vara väl i takt med den stadsplaneringsdebatt som förs, och förespråkar, liksom många andra kommuner, en förtätning och ökad funktionsblandning. Visionerna för utvecklingen av Rosengård är många och stora, men mycket lite har ännu realiserats, eller ens planlagts. Ambitionen finns dock att skapa ett mer blandat utbud av bostäder, framförallt genom tillförsel av hus i lägre skala, samt lokaler för verksamheter. För-stärkning av stråk och kopplingar anses ha stor betydelse, och Malmö stad vill minska de barriärer i form av stora trafikleder och industriområden som i dagsläget skiljer av Rosengård från omgivande stad, samt skapa målpunkter i stadsdelen. På detta sätt ska rörelserna både till och från Rosengård underlättas och stärkas.

I planprogrammet för Herrgården (Malmö stad, 2012) sätts de olika förslagen tydligt i en geografisk kontext, genom de många planer som illustrerar texten. Detta är intressant att se och idéerna verkar generellt vara trovärdiga och genomförbara. Det måste dock finnas en fortsatt politisk vilja samt tillräckliga ekonomiska resurser för att de ska kunna förverkligas. Om utfallet av förändringarna skulle bli positivt eller inte är svårt att avgöra. Meijling (2008) menar att det inte finns någon egentlig mening med omvandlingar av detta slag, dels för att strukturen är så fast att den inte utan "våld" medger förändringar, men framförallt för att det inte är i själva bostadsområdet som problemet egentligen ligger. I de så kallat utsatta förorterna kommer social problematik starkast till uttryck, men det är enligt Meijling (2008) inte där, utan i samhället i stort, som man måste sätta in åtgärder. Detta tankesätt stärks också av forskning kring segregationens mekanismer. Ett nytt synsätt behövs kanske inom stadsplaneringen, där man letar efter sätt att omstrukturera städerna så att de inte förblir är så hierkiska, att man jobbar med staden som helhet istället för att enbart inrikta sig på förändring av de områden där problemen tar sig tydligast uttryck? Det finns säkerligen anledning att se över miljonprogramsområdena i denna process. Det finns ingen tydlig motsättning i att göra dessa mer omväxlande och blandade, att höja standarden på utemiljöer och tillföra aktiviteter, verksamheter och byggnader i nya skalor, men man måste nog också samtidigt arbeta med den övriga staden, de delar som tillsynes fungerar bra, men där den egentliga roten till segregationsproblematiken kanske går att finna. De åtgärder som planeras i Rosengård kan säkert komma att vara positiva tillskott till området, men om man samtidigt bygger områden som Västra hamnen eller Ön på Limhamn, som vänder sig till människor med stora ekonomiska resurser, vilken effekt har då detta på miljonprogrammen? Enligt beskrivna segregationsmekanismer bidrar denna

typ av nybyggda områden, tillsammans med gentrifieringen av innerstaden, till de sociala problemen i fattigare stadsdelar. De flesta verkar vara överens om att segregationen är problematisk, att det är problematiskt att människor lever i fattigdom, och kanske måste man då också våga rikta kritik mot områden som är ensidigt rika, villamattor, nybyggda stadsdelar och så vidare? Vad gör man där för att minska problemen?

Det verkar uppenbart att går att anlägga ett flertal olika maktperspektiv på dessa komplexa frågor och att det nog inte finns en enda enkel lösning som skulle leda till en stad som är god för alla. Det kan därför vara viktigt att inte låta de nya idéerna om tät och blandad stad bli lika dominerande och ensidigt förespråkade som idéerna som ledde till miljonprogrammet en gång var, utan både de nya idealen och deras motståndares idéer måste utforskas och problematiseras ytterligare. Det krävs mer forskning för att slutsatser ska kunna dras, både kring kopplingen mellan stadsstrukturen och social hållbarhet och kring metoder för att åstadkomma en stad där segregationen kan minska. Är en sådan stad alls möjlig utan att människors valmöjlighet vad gäller boendet minskar? Många verkar ju trots allt föredra att bo omgiven av människor med samma bakgrund och sociala status som en själv, och om en blandstad är nödvändig för en mer jämn fördelning av resurser och makt kanske segregat boende av den typen måste minskas. Det verkar som att förtätning och ökad funktionsblandning blivit den nya lösning som många vänder sitt hopp till. Bygger man inom kommunerna verkligen för en blandad stad, och vad blir i sådana fall resultatet, i staden som helhet och i miljonprogrammen specifikt? Hur påverkar placeringen av målpunkter, service, verksamheter och bostäder stadens utveckling? Kanske behövs det mer fantasi i stadsplaneringen, ett sökande efter nya, alternativa lösningar? I miljonprogrammen är det intressant att undersöka vidare om strukturen verkligen har en negativ inverkan på de boende samt om förorten överhuvudtaget har möjlighet att bli stad i den mening som stadsförespråkarna menar. Kanske finns det andra vägar att gå som kan vara lika bra eller bättre, till exempel, som Meijling (2008) föreslår, att *fördjupa konceptet*, det vill säga hitta lösningar som arbetar med miljonprogrammets struktur istället för att försöka omvandla den till något den ändå inte är?

Arbetet lämnar mig med mer frågor än jag hade när jag påbörjade det, men också med ett ökat intresse för staden som livsrum. Utmaningarna för stadsutvecklingen är utan tvekan stora, både i nuläget och i framtiden, och den sociala hållbarheten är ett av de koncept som borde ägnas mycket uppmärksamhet i forskning och praktik. Att hitta enkla lösningar på dessa komplexa stadsplaneringsfrågor är nog svårt, men kanske är det i alla fall så, som mycket av den studerade litteraturen betonar, att ett första steg på vägen kan vara att finna sätt att formulera om frågan *Hur kan vi bygga den här stadsdelen* till *Hur vi kan bygga den här staden*, att flytta fokus från de områden där samhällsproblem primärt kommer till uttryck till samhället och staden som helhet.

REFERENSER

TRYCKTA VERK

Arnstberg, Karl-Olov & Bergström, Ingrid (2010) *Bostaden i staden : Europa planerar för stadsboende och stadsliv*. Forskningsrådet Formas : Stockholm

Arnstberg, Karl-Olov (2005) *Sprawl*. Brutus Östlings bokförlag Symposion : Eslöv.

Arnstberg, Karl-Olov (1994) *Station framtiden*. Carlssons bokförlag : Stockholm.

Borret, Kristiaan (2005) Diffusa städer. I: *Bor vi i samma stad? : om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Red: Bradley, Karin; Broms Wessel, Ola & Tunström, Moa. Pocky : Stockholm, s. 86-101.

Bramley, Glen; Brown, Caroline; Dempsey, Nicola; Power, Sinead & Watkins, David (2010) Social Acceptability. I: *Dimensions of the sustainable city*. Red: Jenks, Mike; Jones, Colin. Springer : London, New York, s. 105-128.

Bramley, Glen; Brown, Caroline.; Dempsey, Nicola & Power, Sinead (2011) The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability. *Sustainable Development* vol. 19, s. 289–300.

Burton, Elizabeth; Jenks, Mike & Williams, Katie (1996) *The compact city : a sustainable urban form?* E & FN Spon : London.

Franzén, Mats (2005) Stad, vardag, kreativitet. I: *Bor vi i samma stad? : om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Red: Bradley, Karin; Broms Wessel, Ola & Tunström, Moa. Pocky : Stockholm, s. 158-169.

Frey, Hildebrand (1999) *Designing the city : towards a more sustainable urban form*. E & FN Spon : London.

Gehl, Jan (2006) *Life between buildings : using public space*. The Danish Architectural Press : Köpenhamn.

Grafe, Christoph (2005) Förorter för nya européer – tre nederländska exempel. I: *Bor vi i samma stad? : om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Red: Bradley, Karin; Broms Wessel, Ola & Tunström, Moa. Pocky : Stockholm, s. 40-55.

Hall, Thomas (1999) Introduktion. I: *Rekordåren : en epok i svenskt bostadsbyggande*. Red: Hall, Thomas. Boverket : Karlskrona, s. 7-10.

Jacobs, Jane (2004) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Översättning: Charlotte Hjukström. Daidalos : Göteborg.

Klingberg, Elisabeth (2006) *När nyurbanismen kom till stan*. Pratminus förlag : Göteborg.

Legeby, Ann (2010) *Urban segregation and urban form : from residential segregation to segregation in public space*. Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad, Kungliga Tekniska högskolan : Stockholm.

Lilja, Elisabeth (1999) *Den ifrågasatta förorten : identitet och tillhörighet i moderna förorter*. Byggeforskningsrådet : Stockholm.

Lilja, Elisabeth (2002) *Segregationens motsägelsefullhet : integrerad i en stadsdel – segregerad i staden*. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms Universitet: Stockholm.